numer podwójny

ŻEGLARZ



Cena 24 zł

ROK I Listopad – Grudzień Nr 5-6

Wyniki pierwszego konkursu „Żeglarza"

Ogłoszony w 3-cim numerze „Żeglarza" konkurs na wspomnienie z letnich kursów zapoznawczych wiedzy o morzu — odniósł znaczny sukces. Byli „PCWM-iacy" nadesłali 78 prac, z tego wiele nadzwyczaj miłych i ciekawych. Wynik konkursu, wziąwszy pod uwagę ograniczoną liczbę uprawnionych do brania w nim udziału — jest doskonały i szczerze mówiąc, przeszedł oczekiwania Redakcji. Po terminie wpłynęły jeszcze trzy prace, lecz nie zostały rozpatrzone.

Sąd konkursowy w składzie:

Dyr. PCWM Józef Michałowski, Dyr. Jan Michalski,
Mgr. Stanisław Ludwig, Red. Jerzy Miciński.

na posiedzeniu w dn. 5 listopada b. r. doszedł do następujących konkluzji:

— Pierwszą nagrodę w postaci książki S. Forestera p. t. „Bitwa o Maltę" oraz książki A. Fiedlera „Dziękuję Ci Kapitanie" — przyznano jednogłośnie

ZENONOWI PRZYMUSIŃSKIEMU z Jarocina Wlkp.
za pracę zatytułowaną „Wyładowanie statku".
W pracy tej Autor wykazał całkowite zrozumienie celu organizowanych przez PCWM kursów.

Dalsze nagrody ustalono w sposób następujący:

— Drugą nagrodę w postaci książki pt. „Bitwa o Maltę" otrzymał
WIESŁAW ANDRZEJEWSKI z Łodzi
za pracę pt. „Moja pierwsza zaprawa żeglarska".

— Trzecią nagrodę — książkę „Dziękuję Ci Kapitanie" otrzymał
ALEKSANDER BARBASZEWSKI z Krakowa
za pracę zatytułowaną „Na kutrze". A. Barbaszewski zdobył również piąte miejsce w konkursie za pracę pt. „Na flądrach". Nagrodą jest roczna bezpłatna prenumerata „Żeglarza".

— Czwarte miejsce i nagrodę w postaci rocznej prenumeraty „Żeglarza" przyznano
JÓZEFOWI GUREISZOWI z Ostrowa Wlkp.
Praca jego nosi tytuł „Ranny Połów".

— Szóste miejsce zajął
STANISŁAW SIWANOWICZ z Ciechanowa
za pracę pt. „Pierwsza podróż po Bałtyku". Nagroda — roczna prenumerata „Żeglarza".

— Siódme, ósme, dziewiąte i dziesiąte miejsce oraz nagrody w postaci półrocznej prenumeraty „Żeglarza" Sąd przyznał kolejno — JANUSZOWI PILICHOWSKIEMU z Łodzi, JERZEMU WIATROWI z Warszawy, CZESŁAWOWI CZECHOWI z Wadowic i FRANCISZKOWI SUSKIEMU z Gdyni.

Dodatkową nagrodę — półroczną prenumeratę „Żeglarza" otrzymał JAN RAJSKI z Gdyni.

Nagrody książkowe rozesłane zostały pocztą, poza tym wszyscy autorzy nagrodzonych prac otrzymali odpowiednie listowne zawiadomienia.

Poniżej drukujemy cztery najcelniejsze prace konkursowe. Są one cennym przyczynkiem do minionych kursów zapoznawczych, a przeczytanie ich z pewnością zachęci wielu do zetknięcia się z morzem na kursach przyszłorocznych.

I NAGRODA

WYŁADOWANIE STATKU

Dzisiaj idziemy pracować ciężko i żmudnie. Idziemy wyładować rudę ze statku. Niektórzy sarkają, że to jest niepotrzebna robota, że szkoda niepotrzebnie się wysilać. Ja uważam, że wprost przeciwnie, że praca ta jest potrzebna, a nawet niezbędna. Chcąc poznać całokształt życia portowego i morskiego, trzeba poznać każdą pracę, szczególnie tę najcięższą, którą pełnią ludzie nieznani nikomu, nie zaliczani do marynarzy, ale tak samo niezbędni.

Rano, wcześniej niż zwykle, wstajemy z naszych łóżek i po krótkim, ale posilnym śniadaniu ruszamy do pracy.

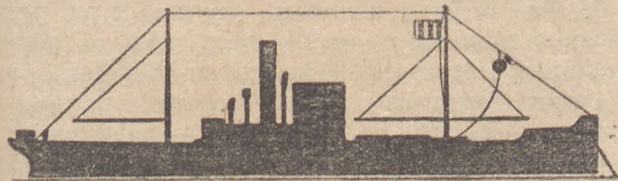
Widzimy już statek. Szwedzki. Mimo tak brudnego ładunku — stosunkowo czysty. Po porozumieniu się z wyższymi władzami, zabieramy się do pracy. Naraz pchamy puste wagony pod dźwig. Niczym olbrzymi potwór rozwiera on paszczę i ruda z szumem zlatuje do wagonu. Tak napełniony wagon popychamy dalej. To już nie są tamte pustaki, które pchaliśmy z taką łatwością. Teraz trzeba się trochę przyłożyć do pchania.

Niezrażeni tym, wesoło rozmawiając, ze śmiechem wykonujemy robotę. Nie jest to interesujące, ale wszystko trzeba robić na wesoło. Gdy w południe otrzymujemy obiad, wiara jest

(dalszy ciąg na str. 107)

Cykl: porty morskie

WPŁYWAMY DO PORTU



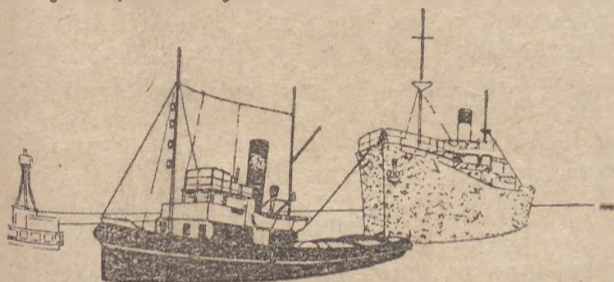
Statek na kotwicy—wzywający pilota

Już od godziny kołyszemy się cierpliwie na redzie portu, pośród pokaźnej gromadki innych statków. Jest kilku „szwedów" z rudą, są dwa duńskie parowce, jeden norweski, a na uboczu dąsa się wielki, amerykański frachtowiec z UNRRA. Jest się czemu przyglądać.

Na dziobowym sztagu naszego statku wisi duża, czarna kula. To sygnał dla innych, że stoimy na kotwicy. Nasi sąsiedzi na redzie, również podobne kule powywieszali. W nocy zastępuje się je białym światłem kotwicznym. Ale narazie do nocy jeszcze daleko.

Na przednim maszcie podnosimy niebiesko-żółtą chorągiewkę. To litera G — flaga kodu międzynarodowego. Oznacza ona, że żądamy pilota. Napewno ją już z brzegu dostrzegli, ale pilot musi wpierw wprowadzić statki wcześniej przybyłe. Czekamy więc niecierpliwie, bo każda minuta jest droga.

Tymczasem nadpłynęły dwa holowniki, by wprowadzić do portu ów wielki, amerykański frachtowiec. Przybyły na jednym z nich pilot wdrapał się zręcznie po sztormtrapie na pokład, kotwica poszła w górę, podano hole i po chwili cały zespół ruszył zwolna w kierunku portu.

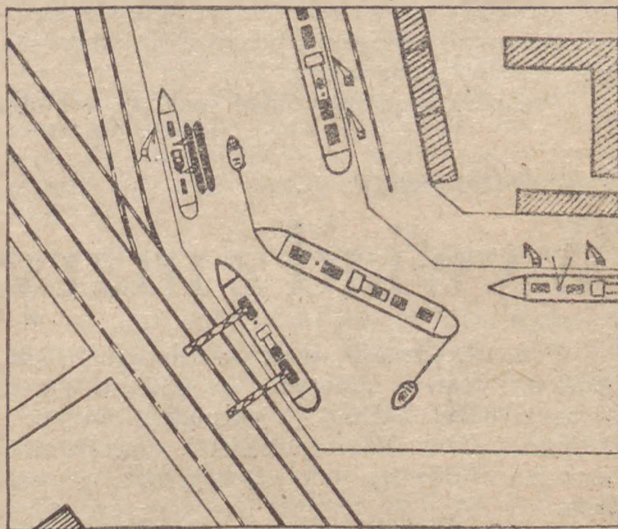


Holownik wprowadza statek do portu

Małym statkom, takim choćby jak nasz, łatwo jest wejść nawet do niewielkiego portu, łatwiej mogą się one poruszać i manewrować. Gorzej jest z dużymi statkami, u których każdy najdrobniejszy manewr wymaga znacznego obszaru. Przejście przez ciasny, kręty kanał, zawrócenie, dobicie do nabrzeża stwarza dla nich, a także dla innych, stojących w porcie statków ogromne ryzyko uszkodzenia. Dlatego większe statki przy wchodzeniu, wychodzeniu względnie manewrowaniu wewnątrz portu — posługują się holownikami. Holowniki — bestie małe ale za to silne i zwrotne potrafią prowadzić statek delikatnie, zręcznie nadrzucając w razie potrzeby dziób lub rufę. Holowniki potrafią go prawie w miejscu obrócić lub podstawić do nabrzeża, przy którym jest nie wiele więcej wolnego miejsca — niż wynosi jego długość. Niechby to taki 10-tysięco tonnowiec sam próbował zrobić.

* * *

Z portu dostrzeżono nas już od dawna, wcześniej, nim jeszcze rzuciliśmy kotwicę. Obserwator na wieżyczce Kapitanatu Portu zidentyfikował statek prawie natychmiast. Miał ułatwioną pracę, bo figurowaliśmy na liście statków



Holowniki obracają statek w ciasnym kanale portowym

oczekiwanych. Zgłosił nas nasz makler, zaraz jak tylko otrzymał telegraficzną wiadomość o tym, że wyszliśmy w morze. I dlatego nasze przybycie nie zdziwiło tu nikogo. Krótki telefoniczny meldunek i wkrótce wszystkie zainteresowane osoby wiedzą, że jesteśmy. Oficer dyżurny portu powiadamia pilota i wyznacza miejsce przy nabrzeżu.

* * *

Nie czekaliśmy wcale długo — nie upłynęło pół godziny od wywieszenia sygnału, jak do naszej głęboko zanurzonej burty dobił zgrabny kuter pilotowy. Uśmiechnięty pilot objął komendę na mostku. Wprawiona w ruch zgrzytliwa winda parowa poczęła wyciągać kotwicę. Flaga G i czarna kula poszły w dół, poczem zwolną ruszyliśmy kierując się w stronę wejścia do portu.

*) Patrz str. 95.

Mając pilota na pokładzie z łatwością minęliśmy niebezpieczne miejsca i liczne wraki potopione u wjazdu. Po chwili byliśmy już w obrębie bezpiecznych wód awanportu. Powolutku, ostrożnie podpływamy do nabrzeża. Tutaj przycumujemy!

Na brzegu oczekuje nas już gromadka ludzi. Bosman portowy gestami wskazuje miejsce, do którego mamy dobić. To należy do jego obowiązków gospodarza na nabrzeżu.

Zbliżamy się coraz bliżej. Już dokładnie rozróżnić możemy twarze oczekujących. Ci ludzie w skórzanych rękawicach ochronnych to cumownicy, specjaliści od umocowywania statków. Zamówił ich w specjalnym przedsiębiorstwie cumowniczym nasz makler, ten tam gruby pan z teczką, stojący obok celnika w zielonym mundurze.

Śmignęła z dziobu rzutka, złapana wlot przez jednego z cumowników. Już jedna cuma podana jest na ląd. Cumownicy zwijają się jak w ukropie. Dobijamy. Uwaga — chroń burty obijaczem!

Trap już jest rzucony i komunikacja z lądem nawiązana. Ale, oho! jeszcze nie tak prędko. Schodzić nie wolno! Przy trapie stoi strażnik portowy i nikogo nie puszcza. Najpierw statek musi być sklarowany.

Wchodzi więc na pokład makler, wchodzą celnicy i żołnierze z posterunku Wojsk Ochrony Pogranicza. Makler załatwia liczne sprawy związane z postojem statku, zapoznaje kapitana z planem wyładunku i załadunku, pośredniczy w załatwianiu wszelkich spraw z władzami portowymi, zabiera zapotrzebowanie na bunkier, wodę i inne artykuły. Ma pełne ręce roboty. W. O. P. bada dokumenty pasażerów, kontroluje listę załogi i sprawdza, czy statek nie przywiózł blindziarzy czyli „pasażerów na gapę". Celnicy interesują się ładunkiem, bagażami i zapasami żywności statku. Te ostatnie po sprawdzeniu ze spisem pieczętują — pozostawiając jedynie tyle, ile potrzeba nam na czas naszego postoju w porcie. Za to będziemy mogli swobodnie komunikować się z lądem, bez rewizji celnej, nie tak jak na sąsiednim zaraz statku. Tam widocznie zapasów żywności, alkoholu i papierosów nie zapieczętowano — ale za to każdy człowiek schodzący na ląd jest dokładnie rewidowany przez dyżurującego stale przy trapie celnika.

No, statek już jest sklarowany, wszystkie formalności załatwione. Możemy wyjść do miasta.

W przejściu przy trapie mijamy się ze śpieszącymi przodownikami firmy spedytorskiej. Wkrótce zacznie się wyładunek.

J. M.

Cykl: ludzie morza

Wywiad z marynarzem-palaczem

Pana K. poznaję w gdyńskim „Domu Marynarza". Jest to mężczyzna w średnim wieku, budowy raczej drobnej, o skroniach przyprószonych siwizną. Na nogach ciepłe pantofle ranne, mina człowieka odpoczywającego po trudach.

Po przedstawieniu się i wyjaśnieniu w jakim celu przychodzę — rozpoczynam rozmowę.

— Co Pan tu robi? Czyżby na urlopie?

— Właśnie, że tak. Po przepływaniu 3 lat należy mi się urlop, 21 dni, który zamierzam spędzić w Polsce.

— Niech Pan nam opowie coś o swoich dziejach!

— W Polsce jestem po raz drugi od 20 lat. Poprzednio, to było przed paroma miesiącami, gdy „Tobruk" po raz pierwszy przyszedł do Polski. Byłem tu w Gdyni kilka dni w czasie, gdy ładowaliśmy statek. Teraz zszedłem z „Tobruku" i korzystam z urlopu. Zamierzam wybrać się na 10 dni w poznańskie, gdzie mieszka moja matka. Od 20 lat włóczę się po całym świecie. Marynarzem zostałem dopiero po kapitulacji Francji w 1940 r. gdzie uprzednio walczyłem.

— Właśnie to mnie interesuje. Niech Pan opowie o swojej karierze marynarskiej.

— Po zajęciu Francji znalazłem się w Anglii, gdzie właśnie poszukiwano zdrowych ludzi do marynarki handlowej. Zgłosiłem się. Zostałem przyjęty na statek - chłodnię „Lublin" w charakterze trymera (podający palaczom węgiel z bunkrów). Po sześciu miesiącach awansowałem na palacza. Później zdrowie przeszkodziło mi w pracy przy kotłach, więc przeniosłem się na pokład jako młodszy marynarz. Ostatni rejs odbyłem znów jako palacz, ponieważ zdrowie moje poprawiło się. Praca dużo cięższa, ale więcej zarabiam.

— Interesują mnie bardzo warunki płacy.

— Ciągle jesteśmy wynagradzani według starej umowy, pomimo że czarter angielski skończył się 15 września. Każdy członek załogi dostaje miesięcznie 12 funtów ryzyka wojennego. Poza tym jako palacz biorę 15 funtów i całkowite utrzymanie. Młodszy marynarz dostaje o 3 funty mniej, a starszy o 10 szylingów mniej niż palacz.

— To całkiem nieźle. Przeliczając po kursie na „czarnym rynku" i dodając „handle" uprawiane przez załogi sądzę, że odłożył już Pan okrągłą sumkę na starość?

— Wcale nie jest tak dobrze. Przede wszystkim wypłacają nam walutą kraju, w ja-

kim w danej chwili jesteśmy, przeliczając po kursie oficjalnym. Jeśli chodzi o odkładanie pieniędzy, to słyszałem, że są tacy marynarze, ale sam nie widziałem ani jednego. Za dużo pokus czeka na nas w porcie. Wiem jedno, że my Polacy poza przyzwoitym ubraniem się, w przeciwieństwie do marynarzy innych narodowości, którzy przepijają wszystko, tracimy w portach cały zarobek, chorując zawsze na chroniczny brak pieniędzy. Niewiele pomagają nam drobne „handle" jak pan nazwał. Dowodem naszych słabych finansów jest chociażby frekwencja w „Domu Marynarza", gdzie chronimy się, ponieważ jest najtaniej. Płacimy tutaj 1 200,— zł. za miesięczny pobyt z utrzymaniem. Zresztą nie wszędzie jest taki luksus jak w tym „Domu Marynarza". Chciałbym, żeby Pan zobaczył chociaż jeden raz „Dom Marynarza" w którymś z angielskich portów. Straszny brud i nieporządek. Tu o nas przynajmniej dbają. Nie żal płacić około 3 funtów miesięcznie na Ubezpieczalnię Społeczną i Związek, który ten Dom utrzymuje. Ale najlepiej powodzi się marynarzom amerykańskim, którzy dostają po 180 dolarów miesięcznie, a mimo to ciągle strajkują. Żeby to tak dostać 180 dolarów!

— Niech Pan opowie naszym czytelnikom o warunkach pracy palacza i marynarza.

— Palacz i marynarz ma w czasie rejsu na statku t. zw. wachty morskie t. zn. 4 godziny pracy i 8 godzin odpoczynku. To wypada 8 godzin pracy na dobę. Nasz „Tobruk" spalał na dobę od 28 do 32 ton węgla na trzech paleniskach. Ponieważ są trzy wachty, a każda ma trzech palaczy, więc mogę śmiało powiedzieć, że w ciągu jednej doby wrzucam do pieca od 3 do 4 ton węgla. Na jednej wachcie muszę zrobić 4 „podsypki", każda „podsypka" to jest 45 do 50 łopat węgla, każda łopata to 12 kg. Niech pan doda jeszcze, że każda wachta musi jedno z trzech palenisk przebić ze „szlaki", którą zostawia każdy węgiel, nawet najlepszy węgiel polski ze Śląska, oczyścić palenisko i podłożyć nowy ogień. Wszystko musi być wykonane starannie i szybko, bo od tego zależy, czy statek osiąga swoją szybkość 12 węzłów. Szybkość zaś uzależniona jest od tego, czy utrzymamy właściwe ciśnienie pary. Teraz musimy dodać t. zw. nadgodziny „brudnej roboty" w czasie wachty (czyszczenie rurek i przewodów w miejscach ciężko dostępnych) i trochę lepiej płatne, bo 2 szylingi za godzinę, normalne nadgodziny. Żeby Pan miał dokładny obraz pracy palacza to powiem, że w strefie podzwrotnikowej temperatura w kotłowni sięga 50° Celsjusza.

Odpoczynkiem dla nas jest pobyt w porcie, gdzie układamy sobie wachty prywatnie, zostawiając jednego palacza w kotłowni, który musi utrzymać parę tylko w jednym kotle potrzebną dla działania wind. Oprócz tego przysługuje tak palaczom jak i marynarzom w porcie 1 dzień wolny w miesiącu. 14 dni urlopu po 1-szym i 2-gim roku pływania. Po trzecim roku przysługuje 21 dni urlopu. Po przepływaniu pół roku członek załogi, który zszedł na ląd i czeka na nowe zamusztrowanie dostaje t. zw. rezerwę — 10.000,— zł. miesięcznie.

— A jak wygląda praca marynarza?

— Marynarz właściwie w czasie rejsu nie napracuje się, natomiast wypoci się dobrze w porcie. Dwóch marynarzy i oficer stanowią wachtę. Jeden z marynarzy steruje, drugi w sprzyjających warunkach podmalowuje coś na pokładzie, robi splajs lub szoruje pokład. Jeśli pogoda nie sprzyja lub płynie się koło brzegu, rzuca robotę i idzie na „oko" t. zn. wypatruje morze przed dziobem, żeby statek nie wpadł w złą przygodę. W porcie marynarze mają dużo roboty przy cumowaniu, przeholowywaniu statku, muszą odkrywać luki, no i przede wszystkim wieczny remont, wieczne malowanie. Jeden z marynarzy ma służbę przy trapie 24 godziny. Musi uważać, żeby nikt niepożądany nie wchodził na statek. Marynarz w porcie pełni służbę 8-mio godzinną, a później jak wolny ptak biegnie ukoić swoje pragnienie najwspanialszym napojem świata, nazwanym przez wszystkie nacje marynarzy polską siwuchą. Whisky „White Horse" dobre, ale nie umywa się do polskiej „monopolówki". Odstępstwem od 8-mio godzinnego dnia pracy dla marynarza w porcie jest „tropik" t. zn. strefa między zwrotnikami. Tam czas wachty skraca się do 6-ciu godzin.

— A jak to bywa z przygodami i awariami na morzu?

— „Tobruk" jest dużym statkiem drobnicowym, około 8.000 BRT., budowanym w Anglii w r. 1941. Pierwszy jego rejs to konwój z Anglii do Murmańska. Ale ja pływam dopiero 2 lata na nim, tak, że nie przeżyliśmy razem żadnej przygody wojennej. Teraz niedawno przed paroma tygodniami w rejsie z Londynu do Kanady „Tobruk" wpadł w bardzo gęstą krę na morzu. Mieliśmy wtedy nielada stracha. Morze wzburzone, kra gruba na półtora metra bombardowała burty. Statek z minimalną szybkością przebijał się przez tańczące pole lodu. W pewnym momencie „Tobruk" zaczął dziwnie podskakiwać. Okazało się, że jedno z trzech piór śruby odłamało się. Sytuacja bardzo groźna. Statek ledwie poruszał się naprzód. Ale udało się nam. Coprawda pozostałe 80 mil morskich pełzliśmy przez 5 dni. W porcie dowiedzieliśmy się, że w tej samej krze i w tym samym czasie utopił się jakiś angielski frachtowiec.

— Z czasów wojny nie zapomnę nigdy konwoju pod Bari na morzu Śródziemnym, u brzegów Italii. Zostaliśmy zaskoczeni z morza i powietrza. 22 nasze statki znalazły tam swój koniec, w tym dwa polskie „Puck" i „Lwów". To, co się działo na naszym „Lublinie", mogę krótko określić piekłem na morzu. Wtedy pamiętam żałowałem bardzo, że jestem marynarzem.

— Nic Pan nie wspomniał o swojej rodzinie. Czy Pan jest żonaty?

— Nie proszę Pana. Jestem 46-letnim kawalerem. Jakoś dotychczas nie miałem czasu się ożenić. Zresztą marynarz, który chodzi w dalekie rejsy nie powinien się żenić, bo tak rzadko bywa w domu, że między jednym pobytem a drugim mógłby zapomnieć jak żona wygląda. Mam starą matkę, którą chcę odwiedzić. Nie byłem w domu rodzinnym od 20 lat.

— Sądzę, że te szczegóły odstraszą liczne rzesze naszej młodzieży, która chce koniecznie poświęcić się pracy na morzu.

— Sądzę, że nie. — odpowiada pan K. — Sam pamiętam jak w młodości marzyłem o dalekich egzotycznych krajach, o poznaniu obcych języków. Teraz znam już cały świat, opanowałem trzy języki: francuski, angielski i niemiecki. A myśli Pan, że mam dosyć? Nie. Boję się, że trzy tygodnie urlopu na lądzie to trochę za dużo.

Muszę Pana pożegnać. Idę porozmawiać z tym murzynem — to mój współlokator. Zszedł wczoraj z jakiegoś „Szweda". Mamy wspólnego znajomego szynkarza w Casablance, to nas bardzo zbliżyło.

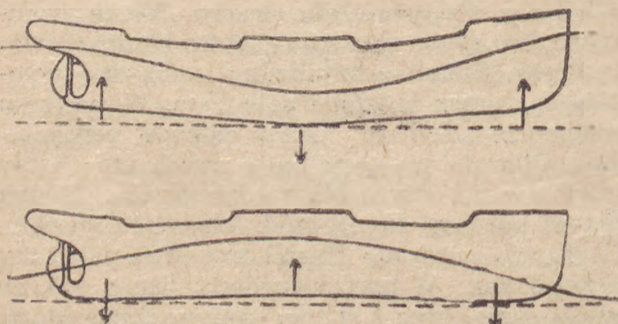
Do zobaczenia na Tahiti — Szczęśliwej Wyspie! **Tad. W.**

Cykl: statki morskie

Jak jest statek zbudowany

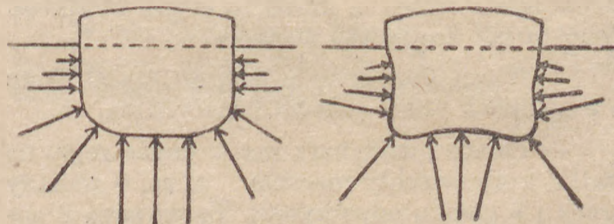
Morze — to potężny żywioł; kiedy się rozwścieczy i rozhuśta, ani go porównać ze „słodką" wodą ze śródlądzia. Ogromne, wielopiętrowe fale oceanu niszczą wszystko, cokolwiek na drodze im stanie: rozbijają skały, podmywają brzegi lądów, niemiłosiernie wreszcie pomiatają statkiem — łupiną, w której na podbój i na poznanie świata wyrusza człowiek.

By wyjść zwycięsko ze zmagań z morskim żywiołem, każdy statek musi reprezentować sobą pewną, na tyle wytrzymałą konstrukcję, aby jego kadłub pod działaniem sił niszczycielskich otoczenia nie zmieniał swego kształtu i nie nabierał do wnętrza wody. Spójrzmy na niżej zamieszczony rysunek: statek prawidłowo zbudowany, mimo, że fale niosąc go na swych grzbietach stwarzają możliwość przełamania się całej konstrukcji, nie ulega awarii i płynie dalej do wyznaczonego celu. Inaczej działo by się z kadłubem, który posiadałby zbyt słabe wiązania wzdłużne — los jego byłby z góry przesądzony.



Rys. nr. 1.

Wyobraźmy sobie teraz, że wiązania wzdłużne obserwowanego statku dobrze spełniają swoją rolę, poszycie jednak, czy to na skutek użycia nieodpowiedniego materiału, czy też zbyt rzadkiego ustawienia żeber nie może wytrzymać ciśnienia wody, na jakie zawsze część podwodna jest narażona i ulega wgnieceniu. Jak wyglądałby przekrój takiego statku w porównaniu z przekrojem normalnym — pokazuje rysunek nr. 2.



Rys. nr. 2.

I dalej — uprzytomnijmy sobie, że często, nawet bardzo często statek atakowany jest przez falę. Zazwyczaj dziób przyjmuje odpowiedzialność za godne jej przyjęcie, zdarza się jednak, że rycząca i spieniona masa wdziera się aż na pokład, tłucze o ściany nadbudówek, tryska na boki fontannami i — nierzadko przelewa się do środka.

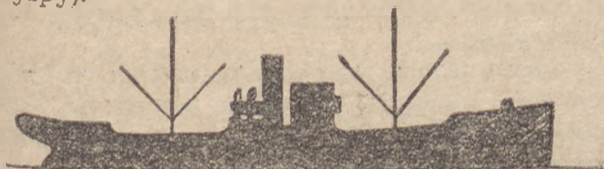
Czy te gwałtowne i częste uderzenia setek, a może i tysięcy ton wody przelewającej się przez statek nie mają żadnego wpływu na spoistość jego konstrukcji? — Takie uderzenia są groźne (zwłaszcza dla statku płynącego bez ładunku) — potrafią rozklekotać kadłub — tzn. rozluźnić wiązania jego elementów.

Istnieje zawsze poza tym możliwość zderzenia się statku z jakimś innym ciałem. Tym innym ciałem bywa czasami nabrzeże, czasami dno morskie, czasami zaś wrak lub drugi płynący statek. W wielu wypadkach przez wzmocnienie odpowiednich elementów — kadłub daje się uodpornić na śmiertelne skutki takich uderzeń, (poszycie statku jest np. na normalnej wysokości kei specjalnie grube i mocne). Często jednak owe wzmocnienia okazują się bezcelowe — nie może być mowy o takiej konstrukcji, która mogłaby wyjść względnie cało z bezpośredniego i niespodziewanego spotkania z lodowcem.

Drewno było do czasów stosunkowo niedawnych podstawowym materiałem używanym

w budownictwie okrętowym. Różne jego gatunki znajdowały tu zastosowanie, specjalnie jednak ceniono drewno dębowe ze względu na jego twardość, elastyczność oraz odporność na działanie wody. Obecnie statek drewniany znika — chyba bezpowrotnie — z mórz świata. Przyczyną tego jest m. inn. spadek kosztów produkcji stali przy równoczesnym wyczerpywaniu się zasobów odpowiedniego budulca drewnianego. Stal posiada tę decydującą przewagę nad drzewem, że wykonywanie z niej większych i jednolitych elementów jest dużo łatwiejsze, aniżeli z drzewa. Z jednej strony wpływają na to ograniczone wymiary belek drewnianych, z drugiej — trudność mocnego ich łączenia.

Budowę statku drewnianego poznaliśmy już trochę na przykładzie kutra rybackiego (patrz poprzednie n-ry „Żeglarza"). Obecnie wypadałoby zająć się statkiem o konstrukcji stalowej. Znacie napewno z sylwetki najczęściej spotykany współcześnie statek trójzrębowy, albo trójwyspowy (ponad linią głównego pokładu wystają na dziobie, śródokręciu i rufie trzy wyspy).

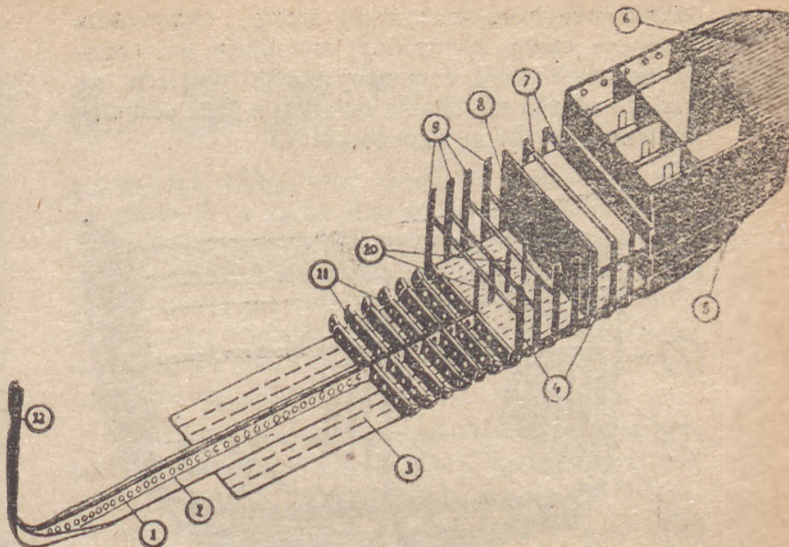


Rys. Nr 3 Statek trójzrębowy

W większości wypadków u statków trójzrębowych występuje tzw. poprzeczny system budowy, w którym rolę wiązań wzdłużnych spełnia prawie wyłącznie poszycie. Podstawą konstrukcji jak również elementem, od którego rozpoczyna się montowanie kadłuba jest stępka. Stępka składa się najczęściej z dwóch części: tzw. stępki wewnętrznej i stępki płaskiej, na której opiera się stępka wewnętrzna. Połączenia obu tych części dokonuje się (tak zresztą jak i przy łączeniu innych elementów) drogą nitowania albo spawania. Ten ostatni sposób jest coraz częściej stosowany, zwłaszcza przy produkcji seryjnej.

Wzdłuż całej stępki, po obydwóch jej stronach, ustawione są t. zw. progi; do nich przylega poszycie dna. Dość często spotyka się statki o dnie podwójnym. To drugie dno jest właściwie poszyciem wewnętrznym. Przestrzeń zawarta pomiędzy takimi dnami, podzielona jest na kilka komór balastowych, do których wprowadza się wodę w celu nadania statkowi większej stateczności (balastowanie odgrywa szczególnie dużą rolę, gdy statek ma płynąć bez towaru).

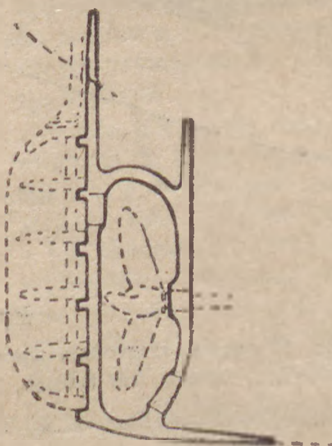
Od zewnętrznej strony widzimy przymocowane do progów żebra, które w tym miejscu (przy dnie) znacznie są grubsze i mocniejsze niż wyżej (przy pokładzie). Żebra te wykuwane są ze specjalnych kształtowników stalowych; na nich rozpięte jest poszycie burt. Górne końce każdej pary żeber łączy pokładnik — łukowato



Rys. nr. 4.

1) stępka wewnętrzna, 2) stępka płaska, 3) poszycie dna, 4) podwójne dno, 5) poszycie burt, 6) pokład, 7) pokładniki, 8) gródź wodoszczelna, 9) żebra, 10) stojaki, 11) progi, 12) dziobnica.

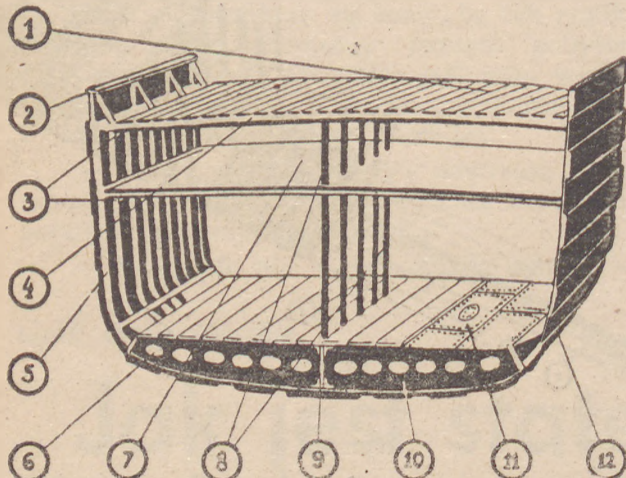
wygięta belka, na której z kolei opierają się elementy pokładu. Wiązanie pokładników z żebrami wzmacniają specjalne węzłówki. W ten sposób każda para progów i żeber oraz pokładnik tworzą wielką i mocną ramę. Z takich ram osadzonych na stępce składa się cały szkielet kadłuba. Ku dziobowi i rufie ramy te zwężają się — wiemy, że statek gdy patrzeć z gory, ma kształt obustronnie zaostrzonego klina. Konstrukcja zakończona jest z jednej strony dziobnicą, z drugiej — tylnicą. Oba te elementy specjalnie silnie związane są ze stępką i stanowią właściwie jej przedłużenie. Tak przy dziobnicy jak i przy tylnicy zbiega się poszycie burtowe. Tylnica poza tym, że stanowi zamknięcie konstrukcji szkieletu spełnia jeszcze specjalną rolę: mieści się w niej wylot wału śrubowego (bierzemy pod uwagę statek jednośrubowy), pod jej ochroną pracuje na tzw. oku śruba. Ona wreszcie służy za podstawę dla urządzenia sterowego. Rysunek obok umieszczony zapozna nas z charakterystycznym kształtem tylnicy.



Rys. Nr 5 Tylnica

Wspominali my już kilkakrotnie o poszyciu. Wiemy, że musi ono wytrzymywać dość duże ciśnienie wody, że w naszym statku odgrywa rolę zasadniczego wiązania wzdłużnego, dorzućmy jeszcze jedno — poszycie, musi być bezwarunkowo wodoszczelne. Poza tym dla ochrony przed rdzewieniem poszycie musi być po-

kryto warstwą specjalnej farby. Oczywiście poszycie części zanurzonej zasługuje na szczególną troskliwość chociażby z tego względu, że rzadko zdarza się okazja oglądania jej i odmalowywania (tylko po zadokowaniu).



Rys. nr. 6.

1) pokład główny, 2) reling, 3) węzłówki, 4) pokładnik, 5) żebro, 6) wykrój, 7) pokład, 8) stojaki, 9) stępka, 10) próg, 11) podwójne dno, 12) poszycie burtowe.

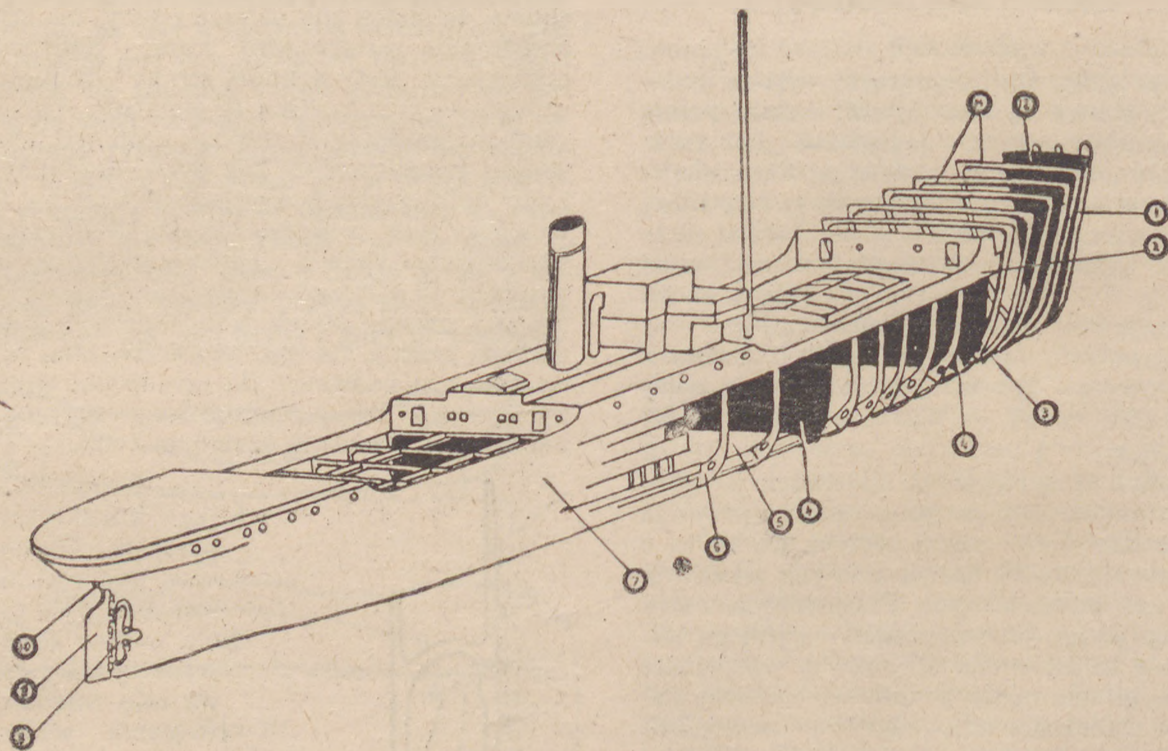
Wewnątrz, np. w ładowniach spotykamy się bardzo często ze stojakami podtrzymującymi pokładniki, a tym samym i cały pokład. Stosowanie tych podpierających elementów jest [illegible] potrzebne tam, gdzie pokładniki dźwigają na sobie duże ciężary, względnie przy lukach, gdzie mamy do czynienia z półpokładnikami.

Cały kadłub statku nie jest właściwie niczym innym jak wielkim pudłem — naczyniem. Na wypadek przedostania się wody do środka, aby umiejscowić ją tylko w jednej części, buduje się specjalne przegrody zwane grodziami wodoszczelnymi. Pierwsza gródź od strony dziobu nosi nazwę grodzi zderzeniowej (nietrudno domyśleć się, dlaczego). Dalej na śródokręciu są conajmniej zawsze dwie grodzie ograniczające tzw. przedział maszynowy. Jeszcze jedna gródź wznosi się zwykle ponad dławicą wału śrubowego (urządzeniem zatrzymującym wodę, która wciska się pomiędzy wał i jego łożysko).

Ściśle połączone z kadłubem wystają ponad pokład główny nadbudówki (należy je odróżnić od wysp). Od ich konstrukcji nie wymaga się już tak wielkiej wytrzymałości jak od samego kadłuba. Tu — w nadbudówkach mieszczą się najważniejsze urządzenia nawigacyjne. Stąd przenikliwy wzrok kapitana ogarniać musi cały statek i jak najwięcej morza naokoło. W pierwszym więc rzędzie nadbudówki służą jako pozycje obserwacyjne.

Rzućmy jeszcze raz okiem na naszego trójzrębowca — zapamiętajmy także koniecznie jego sylwetkę i nazwy głównych części z jakich jego kadłub jest zbydowany.

A. Żylicz.

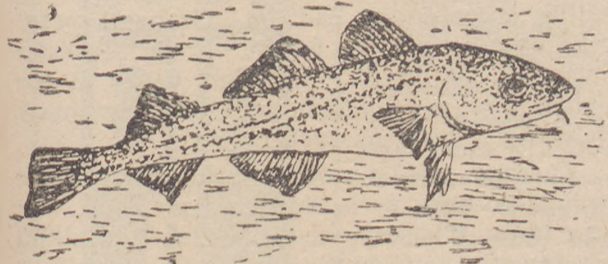


Rys. nr. 7.

1) dziobnica, 2) nadburcie, 3) stępka, 4) grodzie wodoszczelne, 5) podwójne dno, 6) żebro, 7) poszycie burtowe, 8) śruba, 9) ster, 10) tylnica, 11) pokładniki, 12) gródź zderzeniowa.

inż. F. Chrzan

WĄTŁUSZ *)



Rys. 1 Wątłusz

„Podstawową rybą naszego rybołówstwa morskiego, stanowiącą „chleb powszedni" dla naszych rybaków jest wątłusz, zwany także z niemiecka dorszem (Gadus morhua). Nie tylko u nas poławia się go w dużej ilości. Daleko obfitsze połowy wątłusza mają rybacy na terytorialnych wodach norweskich w okolicy Lofotów, u wybrzeży Islandii i na wielkich ławicach w pobliżu Nowej Funlandii. Wątłusz jako gatunek lubiący zimną wodę, zamieszkuje bowiem wody Północnego Atlantyku i Oceanu Lodowatego. Po stronie europejskiej spotyka się go na obszarach wód od wybrzeża Murmańskiego przez Spitzberg, Islandię, M. Północne aż do Zatoki Biskajskiej: po stronie amerykańskiej od Grenlandii aż do przylądka Hatteras. W Bałtyku zasięg jego rozsiedlenia dochodzi do Zatoki Fińskiej i Botnickiej. Ogółem połowy wątłusza krajów północno - europejskich przed drugą wojną światową, w rekordowym roku 1930 wynosiły 1.145.900 ton. Całe flotylle rybackie i dziesiątki tysięcy rybaków przybrzeżnych w różnych okolicach północnej półkuli zajmują się połowem wątłusza. Najmniej 200.000 ludzi, żyje wyłącznie lub prawie wyłącznie z połowu wątłusza, nie licząc tych, którzy pracują w związanym z nim przemyśle i handlu.

Wątłusz jest rybą stosunkowo dużą. Długość ciała zależy jednak od właściwości rasy lokalnej. Większość poławianych wątłuszy na Głębi Gdańskiej przez naszych rybaków ma długość 40—50 cm. Nie rzadkie są jednak okazy dochodzące do 80 cm. a nawet do 1 m. długości. i posiadające 6 — 10 kg. wagi. Muzeum w Sztokholmie posiada olbrzymiego wątłusza, złowionego na Bałtyku, którego waga wynosi 185 kg. Na M. Północnym poławiają wątłusze o przeciętnej długości 70 — 90 cm. W okolicy Lofotów zdarzają się wątłusze, dochodzące do 140 cm. długości i 25 kg. wagi. Islandskie i nowofunlandzkie bywają jeszcze większych rozmiarów.

Wątłusz ma grzbiet i boki ciała zielonawo brunatne, pokryte czerwono brunatnymi nieregularnymi, okrągłymi plamami, łączącymi się na grzbiecie w gęsty marmurkowy deseń. Spód ciała jest biały. Jak wiele innych ryb, ma on zdolność przystosowania barwy swego ciała do barwy podłoża i otoczenia. Tak np. w okolicach Helgolandu wątłusz przybiera barwę skał znajdujących się na dnie morza i wykazuje wybitnie czerwonawe zabarwienie.

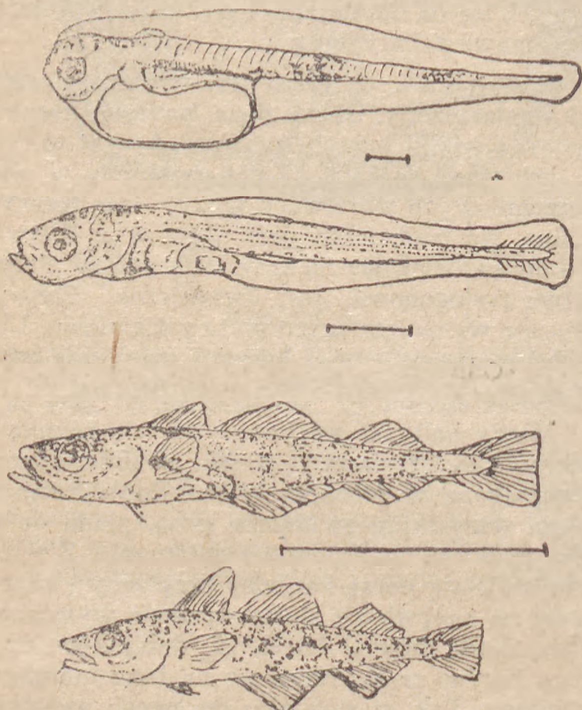
Kształt ciała wątłusza jest wrzecionowaty, lekko spłaszczony. Głowa duża, paszcza szeroko rozcięta i wielki brzuch świadcza, że jest to ryba żarłoczna, ociężała, że nie przebywa w powierzchniowych warstwach wody, lecz trzyma się dna. Na podbródku dość długi wąs. Płetwa grzbietowa dzieli się na trzy zaokrąglone płaty. Płetwa podogonowa jest dwudzielna. Płetwy brzuszne wysunięte przed płetwy piersiowe. Linia boczna wznosi się łukiem ku grzbietowi. Skóra pokryta małymi owalnymi łuskami.

Młody bałtycki wątłusz żywi się różnymi drobnymi zwierzętami, żyjącymi na dnie morza, skorupiakami w rodzaju Mysis, Pontoporeia a przede wszystkim, zwłaszcza zimą, zjada duże ilości podwoja (Gliptonotus entomon). Z wiekiem staje się coraz bardziej drapieżny i przechodzi na pożywienie złożone prawie wyłącznie z ryb. Zjada duże ilości śledzi, dobijaków, flądęr, a bardzo często rzuca się na inne mniejsze wątłusze. Tak, w stosunku do swego gatunku jest on często kanibalem. Ciągnie za ławicami śledzi lub jak w północnej Norwegii, za ławicami małej rybki Mallotus villosus podobnej do naszej stynki. Ta żarłoczność, jaka cechuje wątłusza, ułatwia jego połów nie tylko wielkimi włókami dennymi lecz także na wędki denne. Na M. Północnym a także i u nas używają rybacy mocnych sznurów, dochodzących do 2.000 m. długości, do których na krótkich sznurkach przymocowanych jest do 1.200 haczyków, zaopatrzonych w przynęty, składające się ze śledzi lub innych ryb, a najczęściej wnętrzności samego wątłusza. Przy wyciąganiu takiego sznura często prawie na każdym haczyku wisi złowiony wątłusz.

Ale jak to się dzieje, że mimo wyławiania olbrzymich ilości wątłuszy, ilość ich nie zmniejsza się, a wędrujące ławice tych ryb są częstokroć tak gęste, że sonda echowa daje znać o ich obecności? Otóż wątłusz jest rybą mało wybredną, wszystkożerną, potrafi przystosować się do gorszych warunków, a przede wszystkim należy do ryb najbardziej płodnych. Waga dojrzałych produktów płciowych (gonad) u samic dochodzi do 1/3 wagi całego ciała. Cierpliwi badacze obliczali, że jedna samica wydaje 4—5, a w wyjątkowych wypadkach nawet 9 milionów jaj.

*) popularnie — dorsz

Składanie ikry odbywa się w czasie tarła w zimnej wodzie przy temperaturze około 6° C. U nas na Głębi Gdańskiej trące się wątłusze są spotykane od maja do listopada. W czasie tarła ryby te chodzą parami i stykają się brzuchami tak, że samiec znajduje się na dole i pływa do góry brzuchem. Ikra wypuszczona równocześnie z mleczkiem, wymieszana silnymi uderzeniami ogonów, zostaje w ten sposób zapłodniona.



Rys. 2. Rozwój larwy wątłusza

Przejrzysta ikra o średnicy około 1,5 mm., po zapłodnieniu nie opada na dno lecz swobodnie pływa, pędząc żywot istot planktonowych. Rozwój jej trwa około 16 dni. Z jajeczka wylęga się larwa o długości 4 mm., która na dolnej stronie posiada t. zw. pęcherzyk żółtkowy, t. j. woreczek wypełniony substancjami odżywczymi. Larwa wkrótce zużywa posiadane zapasy pożywienia, zaczyna uganiać za drobnymi żyjątkami planktonowymi, rośnie i w niedługim czasie przeobraża się w normalną rybkę. Początkowo młode wątłusze żerują w górnych warstwach wody, pod powierzchnią. Gdy długość ich dochodzi 30 — 40 mm., powoli przechodzą do życia na dnie morza i rozprzestrzeniają się po płytszych miejscach i w strefie przybrzeżnej. Szybkość ich wzrostu jest różna. Według angielskiego badacza Grahama przeciętne długości po 1 do 6 roku życia są następujące: 16, 36, 55, 68, 78, 89 cm. Cyfry te odpowiadają w przybliżeniu wzrostowi wątłuszy poławianych przez naszych rybaków.

Znaczna część naszych wątłuszy po ukończeniu 2-go roku życia dojrzewa płciowo i odbywa tarło. Widzimy więc, że dzięki wielkiej rozrodczości, stały dopływ młodych osobników może uzupełnić to co rybacy wyłowią.

Jednakże jak możemy określić wiek poławianych wątłuszy? Każde większe zwierzę posiada organ umożliwiający mu utrzymanie równowagi w przestrzeni. Składową częścią tego organu, umieszczonego w uchu, jest kostka zwana otolitem. Otolit u wątłusza jest dość duży i co rocznie przyrasta na nim nowa warstwa masy wapiennej. Jeżeli taki otolit przetniemy na pół i wyszlifujemy, to zobaczymy warstwy analogiczne jak słoje na drzewie. Po tych warstwach możemy określić wiek wątłusza.

Wykorzystanie wątłusza, łowionego w dużych ilościach, jest różnorodne. Mięso wątłusza jest smaczne i pożywne. Ostry rybi zapach usuwa się przez zdjęcie skóry i skropienie mięsa sokiem cytrynowym. Większa część połowów dorsza dostaje się do handlu w postaci solonej, wędzonej lub suszonej. W Norwegii wypatroszone i rozcięte wątłusze soli się i suszy na skałach na słońcu. Stąd nazwa suszonego wątłusza „klippfish". Nie solony a suszony na słońcu i wietrze wątłusz, wskutek tego, że do suszenia zawiesza się go na drążkach, nazywa się „sztokfiszem". Ostatnio, wskutek zastosowania specjalnego systemu chłodzenia, częściej spotyka się w handlu wątłusza mrożonego.

Bardzo ważną rzeczą jest wykorzystanie wątroby wątłusza, z której wytłacza się tran leczniczy, będący znakomitym źródłem witamin. Odpadki z wątłuszy przerabia się na mączkę rybną, używaną jako karma dla trzody chlewnej i drobiu. Solonej ikry wątłusza używają francuscy rybacy jako zanęty do połowu sardynek.

PRZEDSIĘBIORSTWO ARMATORSKIE



Armatorem nazywany właściciela lub dzierżawcę jednego względnie większej ilości statków, eksploatowanych przez niego w żegludze, dla celów zarobkowych.

Kiedyś, w dawnych bardzo czasach, kupiec sam był sobie armatorem i na własnych statkach wysyłał swoje towary daleko w świat. Kapitanowie owych statków byli nie tylko marynarzami, lecz jednocześnie handlowymi przedstawicielami właściciela. Oni to sprzedawali w obcych krajach przywiezione towary i kupowali na rachunek swego patrona cenny ładunek na drogę powrotną.

Później, w miarę rozwoju żeglugi i handlu międzynarodowego — zawód armatora usamodzielnia się. Armator ma swój statek, jest na nim jednocześnie kapitanem i przyjmuje do przewozu towary powierzane mu przez różnych kupców. Sprawy handlowe załatwia reprezentant kupca odbywający podróż na statku z towarem.

Ale i ta forma nie utrzymuje się długo. Ciągły wzrost i coraz większe komplikowanie się czynników handlu morskiego — powoduje, iż armator staje się osiadłym właścicielem mniejszej lub większej flotylli własnych statków. Z kolei coraz to liczniejsze wymagania stawiane armatorowi przez klientów, stale rozszerzające się horyzonty rozwoju oraz coraz to większe kapitały potrzebne do uruchomienia i prowadzenia przedsiębiorstwa — poczynają przekraczać możliwości jednego człowieka. Powstają towarzystwa żeglugowe, przeważnie spółki akcyjne, operujące ogromnymi kapitałami i rozporządzające często tonażem przewyższającym ½ miliona BRT.

Naprzykład w 1939 roku znane angielskie przedsiębiorstwo żeglugowe „British India Steam Navigation Co. Ltd." — posiadało 103 statki o łącznym tonażu 634.000 BRT, również angielskie towarzystwo „Furness Lines" — 96 statków, 744.000 BRT, a niemiecki „Norddeutscher Lloyd" — 123 statki o tonażu 585.000 BRT. Największym przedwojennym armatorem był Związek Radziecki, dysponujący bezpośrednio całą swoją flotą handlową. Liczyła ona 732 statki, o tonażu 1.253.000 BRT.

Myśmy przed wojną mieli zasadniczo cztery przedsiębiorstwa armatorskie: towarzystwo „Żegluga Polska", „Polsko - Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe" (Polbrit), „Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe" (GAL) oraz „Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe" (Polskarob).

Obecnie pierwsze trzy towarzystwa połączyły się i występują wspólnie pod firmą GAL-u. GAL też jest obecnie dysponentem całej polskiej floty handlowej w Kraju.

Istnieją dwa zasadnicze rodzaje żeglugi: żegluga regularna i tramping. Towarzystwa okrętowe uprawiają przeważnie jeden z nich — obsługują kilka, kilkanaście czy kilkadziesiąt linii regularnych albo też specjalizują się w trampingu. Nie jest to jednak regułą, bo bardzo liczne są przedsiębiorstwa armatorskie, trudniące się zarówno żeglugą liniową jak i trampową. Takim właśnie wszechstronnym przedsiębiorstwem jest nasz GAL — dlatego przyjrzymy się bliżej jego właśnie organizacji.

Podstawą każdej firmy armatorskiej są wydziały eksploatacyjne, względnie dyrekcje poszczególnych linii — kierujące bezpośrednio ruchem statków. Na przykładzie GAL-u wygląda to następująco:

Pod ogólnym zwierzchnictwem dyrektora eksploatacyjnego pozostają trzy obszernie rozbudowane wydziały. Każdy z nich koncentruje w sobie odrębne elementy żeglugi morskiej.

I tak wydział pierwszy obejmuje całą żeglugę transoceaniczną — transoceaniczne linie regularne i tramping dalekomorski. Wydział drugi kieruje europejskimi liniami regularnymi, a trzeci — ma w rozporządzeniu wszystkie trampy mniejsze, poniżej 5000 DW.

Transoceaniczne linie regularne, to przede wszystkim jeszcze nie reaktywowana linia do Północnej Ameryki. Będą ją obsługiwały nasze ocalałe transatlantyki pasażerskie — m/s „Batory" i m/s „Sobieski" — znajdujące się obecnie na stoczniach w remoncie. Drugą, już czynną zamorską linią regularną jest linia południowoamerykańska, obsługiwana przez motorowce pasażersko-towarowe m/s „Morska Wola" i m/s „Stalowa Wola". Tramping oceaniczny, obecnie przeważnie transporty UNRRA, obsługuje pięć dużych frachtowców seryjnej budowy wojennej— „Borysław", „Bałtyk", „Białystok", „Tobruk" i „Narwik". Wydział eksploatacyjny —załatwia wszelkie sprawy związane z ruchem wymienionych wyżej statków. Do niego więc należy uzyskiwanie ładunku, obliczanie stawek frachtowych oraz samo frachtowanie. Tu kontroluje się frachty, manifesty, rachunki maklerskie oraz rozliczenia kapitańskie. Tutaj prowadzi się rozmaite wykazy, notatki i dane statystyczne, kalkuluje się rentowność statków, koszta własne, opłacalność podróży i t. p. Tutaj przyjmuje się reklamacje, zawiera się kontrakty holownicze i sztauerskie, zbiera się informacje o portach i zwyczajach handlowych, wykonuje się porozumienia międzyarmatorskie i wiele jeszcze innych spraw się załatwia.

Poza tym organizacyjnie pozostają tutaj dwa bardzo ważne działy pracy obsługujące wszystkie trzy wydziały eksploatacyjne: maklerka i pasażerski.

Dział pasażerski prowadzi bezpośrednią sprzedaż biletów, załatwia rozrachunki z agencjami i biurami podróży, przydziela kabiny, udziela wszelkich informacyj, rozsyła prospekty, organizuje rejsy wycieczkowe, opiekuje się pasażerami i ich bagażem do chwili zaokrętowania i po wyokrętowaniu — słowem — obsługuje cały ruch osobowy.

Dział maklerski ma na głowie mnóstwo spraw i czynności związanych z ruchem i postojem statków. Do niego należy klarowanie ich, załatwianie rozlicznych formalności w urzędach celnych, portowych, konsulatach i t. p. Tu się troszczą o miejsce przy nabrzeżach dla statków towarzystwa, o holownik czy cumowników. Tutaj wystawia się i rozprowadza w ród zainteresowanych liczne papiery, dotyczące ładunku jak manifesty, konosamenty i tp.

Drugiemu wydziałowi eksploatacyjnemu podlegają połączenia bałtyckie, linie do zachodniej Europy (Londyn, Antwerpia i td.) oraz linia na Bliski Wschod (t. zw. lewantyńska). W chwili obecnej przydzielone są tu następujące statki: mały, wydzierżawiony od Szwedów — „Elsy", obsługujący wraz z s/s „Nyssa" linię do Goeteborga. Dalej s/s „Hel" pływający do Antwerpii, s/s „Śląsk" — kursujący do Londynu oraz bliźniacze „Lewant" i „Lechistan" na linii lewantyńskiej. Poza tym w rozporządzeniu wydziału pozostają statki: „Lublin", „Lech" i „Oksywie". Chwilowo są one zaczarterowane przez obcych armatorów.

Zakres czynności wydziału drugiego jest taki sam jak w pierwszym. Ma on jednak—podobnie jak i tamten — dwa dodatkowe działy pracy, obsługujące zresztą całość przedsiębiorstwa. Są to mianowicie — dział paczkowy i dział magazynów tranzytowych.

Dział paczkowy obejmuje wszelkie czynności związane z manipulowaniem tego rodzaju przesyłkami — a więc załadunek i wyładunek, sprawy celne, ubezpieczenia, wysyłkę do adresatów i t. d.

Dział magazynów tranzytowych zarządza magazynami dzierżawionymi przez przedsiębiorstwo od władz portowych i eksploatowanymi przez poszczególne linie.

Trzeci wydział eksploatacyjny kieruje ruchem statków trampowych poniżej 5000 DW. Używane są one przeważnie w żegludze bałtyckiej, w eksporcie naszego węgla i przywozie szwedzkiej rudy. Są to statki: „Katowice", „Wilno", „Kraków", „Poznań", „Toruń", „Lida", „Wisła" i „Rataj".

Zakres czynności tego wydziału jest zbliżony do czynności obydwóch poprzednich—z tym, że naturalnie są pewne różnice wypływające z samej odrębności żeglugi trampowej.

Poza powyższymi wydziałami eksploatacyjnymi — jest cały szereg komórek organizacyjnych bardzo ściśle z nimi współpracujących, choć załatwiających czynności raczej pomocnicze.

— A więc po kolei:

Wydział techniczny — kontrolujący statki, ich urządzenia, maszyny, kotły. Organizujący naprawy i remonty, zaopatrujący statki w urządzenia techniczne, sprawdzający zużycie paliwa, dostarczający bunkru, studiujący budowę nowych statków.

Wydział zaopatrzenia — dostarczający na statki wszystko, co jest konieczne — od bielizny pościelowej począwszy, poprzez żywność i naczynia kuchenne — na farbach, linkach sygnałowych i łańcuchach skończywszy.

Wydział załogowy — werbujący marynarzy, prowadzący kartoteki załóg, ich ubezpieczenia, zarobki, wystawiający wszelkie zaświadczenia personalne, zwalniający i td. i td.

Dalej —

wydział kontroli ruchu — oraz samodzielny wydział ratowniczo-holowniczy.

Ten ostatni cieszy się w ramach GAL'u dużą autonomią i rozporządzając znaczną flotyllą holowników oraz zespołem nurków i jednostek ratowniczych — obsługuje nie tylko statki towarzystwa, ale całkowity ruch we wszystkich naszych portach.

Poza stroną eksploatacyjną przedsiębiorstwa istnieje także szeroko rozbudowana strona finansowo-administracyjna, pozostająca pod kierownictwem osobnego dyrektora.

Tutaj mieści się obszerny wydział finansowy wraz z rachubą i kasą, poza pensjami i wynagrodzeniami załatwiający skomplikowane czynności dewizowe, utrzymujący kontakty z niezliczoną ilością banków, przeprowadzający zawiłe rozliczenia międzynarodowe, prowadzący buchalterię przedsiębiorstwa, obliczający jego zarobki, studiujący rentowność poszczególnych linii czy typów statków.

Tutaj jest wydział kontroli i planowania — dozorujący działalność poszczególnych działów przedsiębiorstwa i firm współpracujących, prowadzący ogólną statystykę i planowanie.

Dalej — wydział ubezpieczeniowy oraz wydział ogólny. Ten ostatni dzieli się na liczne referaty — m. innymi sekretariat, referat prawny, gospodarczy, samochodowy, archiwum itd. itd.

Nad całością czuwa Dyrekcja, trzymająca rękę na pulsie wszystkich obchodzących towarzystwo zagadnień. Tu zbiegają się liczne nitki kontaktów łączących Dyrekcję z najmniejszymi komórkami przedsiębiorstwa i dalej po przez agencje i przedstawicielstwa z całym światem. Tu się rozstrzyga sprawy ważne i podstawowe, jak zawiązywanie nowych linii, zmiany trasy, likwidowanie poszczególnych odcinków, budowa nowych statków, wycofywanie starych i wiele, wiele innych. Dyrekcja prowadzi rozstrzygające pertraktacje z władzami państwowymi i z dyrekcjami innych towarzystw. Bezpośrednio od Dyrekcji zależny jest wydział personalny, po przez który może ona dobierać sobie właściwych ludzi na właściwe miejsca i to zarówno na statkach jak i na poszczególnych mniej lub więcej eksponowanych placówkach towarzystwa.

Tak wygląda pokrótce organizacja dużego przedsiębiorstwa armatorskiego.

Marian Milczek.

Książka, którą warto przeczytać

Niedawno wyszła z druku książka tłumaczona z angielskiego, pt. „Bitwa o Maltę“. Autorem jej jest sprawozdawca wojenny C. S. Forester. Wydanie angielskie ukazało się w roku 1943 pt. „The ship“ (tzn. okręt). Książkę w tłumaczeniu polskim wydała Księgarnia Trzaski, Everta, Michalskiego, Warszawa, Marszałkowska 51, cena jej wynosi 280,— zł.

Każdy autor piszący książkę ma przed sobą cel, któremu dzieło jego ma służyć. Forester też postawił sobie wyraźne zadanie — propagandę floty brytyjskiej, pochwałę jej sprawności i bohaterstwa, pochwałę wspaniałego zgrania i poświęcenia załogi na okręcie toczącym bój. To zadanie książka spełnia znakomicie.

Autor przenosi nas w wir bitwy morskiej, pokazuje wszystkie zakamarki toczącego bój krążownika, zaznajamia z wieloma ludźmi, odkrywając ich „cywilne“ prywatne oblicze oraz ich postawę w służbie na stanowiskach bojowych okrętu.

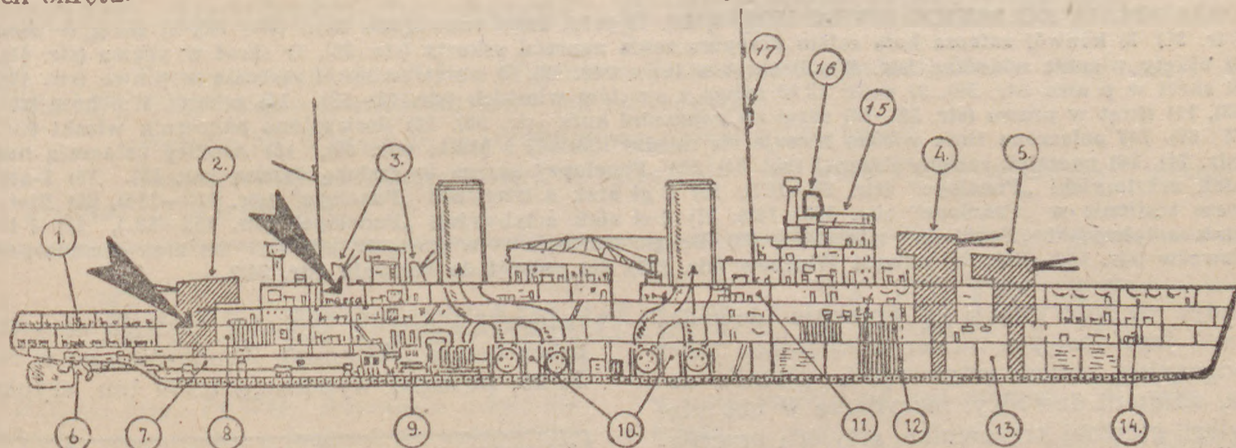
kiedy wrócą nasze okręty i nasi marynarze, może wtedy przyjdzie kolej na podziwianie innych.

Autor „Bitwy o Maltę“ osiągnął jednak w swej książce drugie zadanie, które dla nas interesujących się sprawami morskimi jest niepomiernie ważniejsze.

Oto udało mu się w sposób żywy i barwny przedstawić wszechstronnie życie okrętu wojennego, jego urządzenia, pracę załogi w czasie boju, podział funkcji, przebieg typowej bitwy morskiej i td.

I nie jest rzeczą ważną, czy opisywany okręt płynął i walczył pod banderą brytyjską, bo tak samo wygląda życie i walka na każdym krążowniku, a więc i na naszych, na zatopionym „Dragonie“ i wracającym wkrótce do Kraju „Conradzie“.

Czytając książkę zwiedzamy prawie dokładnie cały okręt. Jesteśmy na mostku dowódcy i w kuchni, w tunelu wału śruby i w bo-



OBJAŚNIENIA DO RYSUNKU. Przekrój krążownika „Penelope" („Artemis") w skali 1:1000. Wymiary: długość 152 m, szerokość 15.6 m, zanurzenie 4,2 m, dane o uzbrojeniu i opancerzeniu — w tekście; siła maszyn (turbina parowa) 64.000 KM. 1) pomieszczenie oficerów, 2) wieża działowa X, 3) artyleria przeciwlotnicza, 4) wieża działowa B, 5) wieża działowa A, 6) śruby, 7) tunel wałowy, 8) komora amunicyjna i pociskowa wieży X, 9) maszynownia — turbiny, 10) kotły (opalane ropą), 11) kuchnia, 12) stacja przeliczników, centrala telefoniczna i elektryczna, 13) komory nabojowe i amunicyjne wieży A i B, 14) pomieszczenia marynarzy, 15) mostek dowódcy, 16) stacja dalmierzy, 17) „bocianie gniazdo", dwie czarne strzałki oznaczają miejsca trafień. Objaśnienia dotyczą przede wszystkim tych części okrętu, gdzie toczy się akcja książki „Bitwa o Maltę".

Dla uwypuklenia wartości okrętu i załogi brytyjskiej, autor podkreśla niedołęstwo nieprzyjaciela.

Propagandowo książka jest opracowana dobrze, nawet bardzo dobrze.

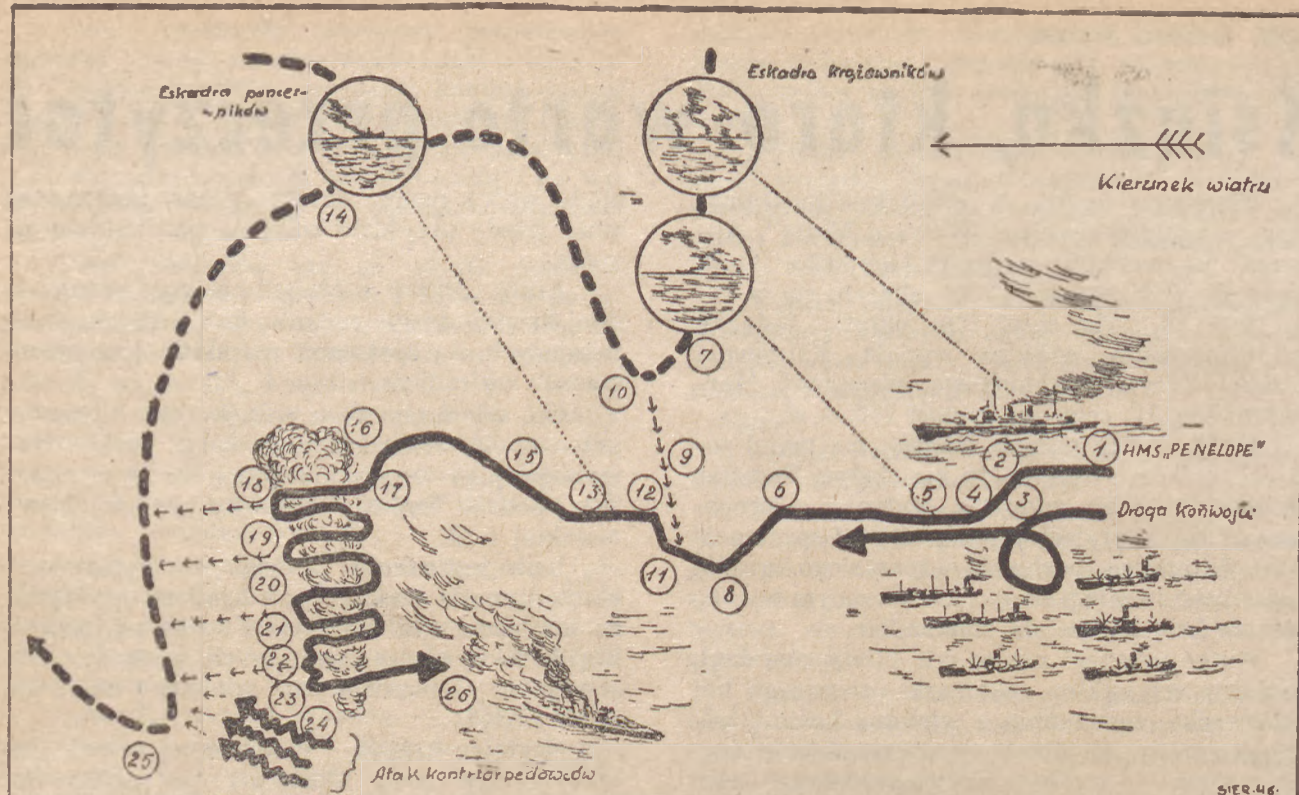
Ale nie dlatego zachęcamy Was do jej przeczytania. Nie zależy nam zupełnie na szerzeniu propagandy marynarki brytyjskiej, bo zanim zaczniemy chylić czoło przed wielkością obcych, musimy najpierw uczcić bohaterów własnych, których wyczyny znamy zaledwie fragmentarycznie. Dopiero, kiedy już poznamy dzieje polskiej marynarki wojennej w okresie 1939-45,

cianim gnieździe, w maszynowni, rozbrzmiewającej hałasem turbin i w cichej stacji przeliczników czy centrali telefonicznej.

Śledzimy drogę pocisku i ładunku wybuchowego od magazynu, poprzez windy, przedsionek, stację wręczań, aż do wieży działowej, aż do lufy działa.

Poznajemy cały proces kierowania ogniem artyleryjskim od pomiarów dalmierzystów poprzez pracę w centrali przeliczników i stanowiska oficera artyleryjskiego.

Przed naszymi oczyma przesuwa się korowód postaci stanowiących załogę krążownika.



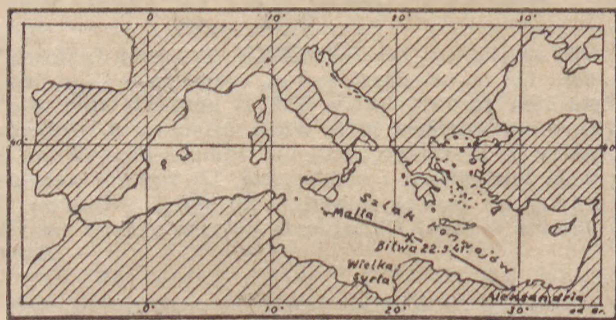
OBJAŚNIENIA DO SZKICU BITWY MORSKIEJ. 1) godz. 12.05 zauważono dym (str. 21), 2) skręt w lewo (str. 30), 3) konwój zatacza koło celem przepuszczenia naprzód eskorty (str. 36), 4) skręt w prawo (str. 41), 5) okręty włoskie widoczne (str. 42), 6) skręt w lewo (str. 42), 7) okręty włoskie skręcają w prawo (str. 43), 8) skręt w prawo (str. 50), 9) godz. 13.10 salwa z okrętów włoskich (str. 51—53), 10) odwrót Włochów (str. 53), 11) skręt w prawo (str. 58), 12) skręt na poprzedni kurs (str. 58), 13) dostrzeżono pancernik włoski (str. 65—67), 14) połączona flota włoska kieruje się między konwój i Maltę (str. 68), 15) Anglicy zataczają łuk (str. 74), 16) początek zasłony dymnej (str. 84), 17) „Penelope" skręca w zasłonę dymną (str. 87), 18) 1-szy atak artyleryjski „Penelope" (str. 98—107), 19) 2-gi atak artyleryjski „Penelope" (str. 122—134), 20) Pierwsze trafienie w „Penelope" (str. 135—142), 21) 3-ci atak artyleryjski „Penelope" (str. 155—16.), 22) 4-ty atak artyleryjski „Penelope" (str. 175), 23) Drugie trafienie — w wieżę X (str. 179) 24) atak kontrtorpedowców (str. 182—185), 25) odwrót Włochów (str. 235), 26) powrót do konwoju (str. 246).

Wiemy, co przeżywa i jak pracuje dowódca okrętu, jego zastępca, oficer mechanik, oficer nawigacyjny, oficer artyleryjski, płatnik, lekarz, adiutant dowódcy, marynarze w obsłudze artylerii głównej krążownika, artylerii przeciwlotniczej, sternicy, elektrotechnicy, telefoniści, dalmierzyści, obserwatorzy i wielu, wielu innych.

Przeżywamy bitwę morską. Najpierw dostrzegamy w dali dym floty nieprzyjaciela, potem zbliżamy się na odległość zasięgu działa, śledzimy salwy własne i nieprzyjacielskie, stawiamy zasłonę dymną, atakujemy poprzez tę zasłonę, obserwujemy atak kontrtorpedowców i przeżywamy dwa trafienia okrętu, na którym się znajdujemy.

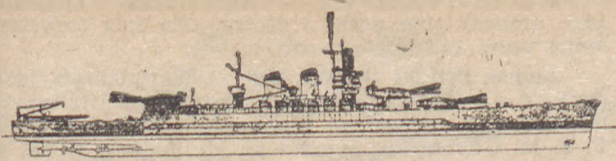
Akcja „Bitwy o Maltę" zawarta jest w przeciągu 5—6 godzin i oparta jest na prawdziwym zdarzeniu, które autor trochę zamaskował, zmieniając niektóre nazwy okrętów.

Bitwa ta rozegrała się dnia 22 marca 1942 roku podczas konwojowania statków wiozących zaopatrzenie z Alexandrii na Maltę, u wybrzeży afrykańskich na północ od zatoki Wielka Syrta, Ze strony brytyjskiej wzięło w niej udział pięć lekkich krążowników, między innymi okręt „Penelope", właściwy bohater książki nazywany przez autora „Artemis". Zbudowano go w roku 34-35, posiadał wyporność 5.270 ton, szybkość

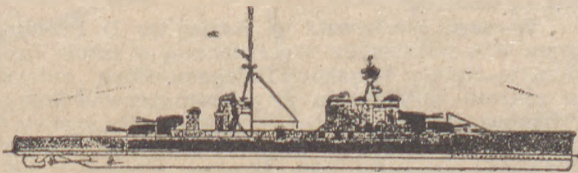


Mapka Morza Śródziemnego z zaznaczeniem miejsca bitwy.

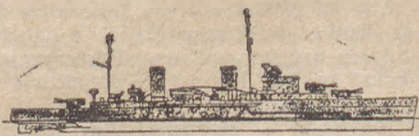
32,2 węzła, uzbrojenie 6 dział 152 mm. (w trzech wieżach po dwa), osiem dział przeciwlotniczych 102 mm., liczne poczwórne karabiny maszynowe, dwie potrójne wyrzutnie torpedowe 533 mm., jeden wodnopłatowiec. Opancerzenie jego było bardzo słabe — wieże działowe i mostek dowódcy 25 mm., pokład i linia wodna przy maszynowni i przy komorach amunicyjnych — 51 mm.



„Littorio"



„Bolzano"



„Penelope"

Pozostałe krążowniki posiadały podobną charakterystykę, uzupełnieniem obrony konwoju było jeszcze kilka kontrtorpedowców.

Atakujący nieprzyjaciel rozporządzał pancernikami typu „Littorio" i ciężkimi krążownikami typu „Bolzano", których sylwetki widzicie tu obok.

Zapewne przyda się Wam także przy czytaniu książki przekrój „Penelope". Spoglądajcie na niego od czasu do czasu, wędrując wraz z autorem po różnych zakamarkach okrętu.

Widzicie tu jeszcze jeden rysunek — to jest droga „Penelopy" i floty nieprzyjacielskiej przebyta w ciągu tych kilku godzin opisanych w książce. Niech ten szkic ułatwi Wam śledzenie działań bojowych.

Czytając książkę, pomyślcie sobie, że tak wygląda bój na morzu, że w taki sposób walczyły wielokrotnie polskie okręty.

Nie zrażajcie się niektórymi niejasnościami i terminologią niezrozumiałą, szczególnie przy opisie zwrotów i manewrów na sterze — to tylko niedociągnięcia przekładu.

S. L.

Uwaga uczestnicy kursu przygotowawczego

Przypominamy, że wielu z Was nie nadesłało jeszcze zadania Nr. 1 (4-ty numer „Żeglarza"). Uzupełnijcie to niedopatrzenie jak najprędzej!

Zadanie Nr. 2 ukaże się w styczniowym numerze „Żeglarza".

Jednocześnie zwracamy uwagę, iż zgłoszenie na Kurs Przygotowawczy wystarczy przesłać tylko jeden raz.

Kurs przygotowawczy P. C. W. M.

Podczas lata PCWM organizuje kursy dla młodzieży, zapoznające z morzem wg. nowej metody. Oto kursanci przechodzą przez różne rodzaje pracy na morzu, pływają na elementarnym statku morskim — ciężkiej szalupie wiosłowo-żaglowej, oraz przez bezpośrednie uczestnictwo w pracy wielkiego portu — zżywają się z nim i poznają właściwe oblicze pracy morskiej. Kończąc kurs — posiadają zasadniczą orientację w rzeczywistości morskiej i mają pełne podstawy, aby przy obiorze zawodu znaleźć dla siebie miejsce najbardziej odpowiednie w jednej z poznanych dziedzin pracy morskiej, dostosowanej najlepiej do zamiłowań i uzdolnień.

Z kursu nie wyniesie pożytku chłopiec, który przyjedzie nieprzygotowany i z oszołomieniem patrzeć będzie na zupełnie nowe dla siebie rzeczy. Zagubi się w natłoku wrażeń. Nie zrozumie tego wszystkiego, co go będzie otaczać, przytłoczy go ogrom pracy morskiej i tętno życia wielkiego portu. Dlatego chłopcy bez sprawdzonego przygotowania nie będą przyjmowani do PCWM.

Od 4-tego numeru „Żeglarza" rozpoczął się kurs przygotowawczy do akcji letniej PCWM. Na kurs mogą się zgłaszać wszyscy ci, którzy pragną w lecie znaleźć się nad morzem. W tym celu trzeba:

1. *wyciąć, wypełnić i wysłać do PCWM umieszczony poniżej formularz zgłoszenia,*
2. *zaprenumerować „Żeglarza" na pół roku do czerwca 1947 r. (prenumerata wynosi zł 60.—),*

ZGŁOSZENIE
NA KURS PRZYGOTOWAWCZY.

Nazwisko i imię ....

dokładny adres ....

....

data urodz. ....

wykształcenie ....

Odpowiedzi Redakcji

Dostajemy dużo listów od naszych Czytelników. Codzień jest ich więcej, coraz grubszą ich plikę wyciąga z torby listonosz, i coraz bardziej zapracowana jest nasza sympatyczna sekretarka, wystukująca na maszynie odpowiedzi.

Zrywamy przeto z dotychczasowym zwyczajem odpowiadania indywidualnie, przez pocztę. Na wszystkie listy z wyjątkiem tych, które załatwia Administracja, odpowiadamy od dziś — tylko na łamach „Żeglarza"!

Nie znaczy to, że chcemy Was zniechęcić do korespondowania z nami. Wprost przeciwnie — piszcie do nas Koledzy jak najwięcej! Odpowiedzi będą rzetelne i w miarę możności obszerne.

Koło L. M. przy Gimn. i Liceum im. Wybickiego w Kościerzynie: 1) Jak dotąd modelarstwo okrętowe w Polsce nie jest jeszcze zorganizowane. 2) Broszur i innych pomocy modelarskich o ile wiemy jeszcze nie wydano. Dział modelarstwa morskiego prowadzą oprócz „Żeglarza" — pisma: „Marynarz Polski", Gdynia, św. Piotra 12, oraz „Młodzież Morska", Warszawa, Widok 10. Poza tym można napotkać w księgarniach broszury przedwojenne. Tytuły niektórych przedwojennych wydawnictw modelarskich zawiera 1-szy nr „Żeglarza" (majowy).

Jerzy Chrzanowski — Ostrowiec: Naturalnie, że „nasz szkuner" będzie odbywał zagraniczne podróże. Kto wie, czy i Wy gdzieś dalej na nim nie popłyniecie? Przyślijcie koniecznie zdjęcia zbudowanych przez Was modeli.

Sierż. H. Priebe — Łęczyca: Opracowania „Polska Flota Handlowa" nie posiadamy. Książkę „Budujemy Nową Polskę na Bałtyku" można sprowadzić przez najbliższą księgarnię z Państwowego Instytutu Wydawniczego w Warszawie.

Mieczysław Kowalski — Tarnów: Owszem, tak. Życzymy powodzenia w pracy i nauce.

Publiczna Szkoła Powszechna — Dzielice: W sprawie zorganizowania szkolnego koła Ligi Morskiej należy zwrócić się do Zarządu Okręgu Ligi Morskiej w Poznaniu, ul. Fredry 7.

Wojciech Romanowski — Augustów: O jaki kurs Wam chodzi?

Jerzy Szymaniak — Gniezno: Wypełniajcie tylko starannie zadania i testy kursu przygotowawczego — a jesteśmy przekonani, że spotkamy się nad morzem.

Ryszard Mikołajczuk — Siedlce: Praca Wasza przysłana na konkurs, nie odpowiadała jego warunkom, bowiem wspomnienie nie było z kursów PCWM a z Ośrodka Ligi Morskiej. „Zreformowanej" pracy, z braku miejsca nie możemy wydrukować. Za miłe życzenia serdecznie dziękujemy.

Eugeniusz Laskowski — Leszno: Pracę otrzymaliśmy niestety zbyt późno i dlatego nie była rozpatrywana przez sąd konkursowy.

Janusz Paleski — Wrocław: 1) Warunki przyjęcia do PSM na przyszły rok nie są jeszcze skrystalizowane. Radzimy zwrócić się bezpośrednio do sekretariatu P. S. M. Gdynia, ul. Morska 83, ale dopiero gdzieś w lutym, marcu. Wtedy prawdopodobnie będą one już ustalone. 2) Sami to stwierdzicie później, porównując termin egzaminów w P.S.M. z terminem I turnusu naszej akcji letniej 1947. Narazie ani pierwszy ani drugi nie są ustalone.

Bernard Piórkowski — Kozienice: 1) Przedmioty przez Was wymienione wykładane są w szkole Jungów oraz w Szkole Rybaków Dalekomorskich, naturalnie w zakresie potrzebnym zwykłemu marynarzowi czy rybakowi, a więc bardzo skromnym. Szczegóły o tych szkołach znajdziecie w 3 n-rze „Żeglarza". 2) Kursy żeglarskie prowadzi Liga Morska—informacji udzieli Wam Zarząd Okręgu L.M. w Kielcach, ul. Sienkiewicza 21 Hotel Europejski. 3) Polski Związek Żeglarski jest instytucją zrzeszającą kluby oraz organizacje zajmujące się żeglarstwem, przeto pojedyńczych członków nie przyjmuje. 4) Również przez Ligę Morską.

Leszek Szuba — Warszawa: Nie zrozumieliście czym jest kurs przygotowawczy. Przeczytajcie jeszcze raz „Żeglarza" nr 3-ci lub 4-ty i przyślijcie zgłoszenie oraz wykonane zadanie nr 1.

Józef Kajewski — Hermanówka: Wszystko pięknie — oceniamy Wasz zapał ale dlaczego do licha nie przysłaliście jeszcze wykonanego zadania nr 1?

Wiesław Andrzejewski — Łódź: 1) Naturalnie, że tak. 2) Jeszcze nie wiemy, ale napewno nie straszne. 3) Skąd wiecie, że do Casablanki? 4) Cierpliwości! Narazie szkuner nie jest jeszcze ukończony, więc wiele danych nie jest nam wiadomych. To co wiemy: ok. 120 t. wyporności, długości 27 metrów, załoga 30—40 ludzi, pow. żagli ok. 400 m². Szczegóły o szkunerze będziemy stale podawać w bieżących numerach „Żeglarza". 5) Współczesne korwety i nieco od nich większe fregaty są to okręty wojenne budowane podczas ostatniej wojny specjalnie do ochrony własnych konwojów przed okrętami podwodnymi nieprzyjaciela. 6) Owszem istnieje, szczegółów niestety nie wiemy. Czy otrzymaliście już nagrodę? Serdecznie dziękujemy za życzenia i pozdrowienia oraz przesyłamy wzajemne.

Janusz Pilichowski — Pabianice: Specjalnych kursów dla byłych uczestników nie będzie. Zato zachęcamy do wzięcia udziału w kursie przygotowawczym. Nie jest to konieczne, ale bardzo pożądane.

Ryszard Kowalczuk — Toruń: 1) patrz odp. J. Pilichowskiemu. 2) Wszystko w porządku.

2 Dolnośląska Drużyna Harcerska w Jeleniej Górze, dh. Podolak: Owszem, możecie nadesłać zgłoszenie zbiorowe. Naturalnie, każdy musi wykonywać zadania samodzielnie. 2) Patrz odp. J. Pilichowskiemu.

Obecne zajęcie:
czy się uczy ....
czy pracuje
i w jakim zawodzie ....
przynależność
do organ. młodz. ....

zawód ojca ....

kiedy zaprenumerował „Żeglarza" ....

Wyciąć i przesłać do P. C. W. M., Gdynia, Al. Zjednoczenia 3.
REDAKCJA „ŻEGLARZA".

3. uważnie czytać artykuły i przyswajać sobie cały zawarty w nich materiał,

4. nadsyłać odpowiedzi na zadania, ogłaszane w „Żeglarzu" dla uczestników kursu przygotowawczego,

5. zażądać z Administracji nr. 4-ty „Żeglarza" a po jego otrzymaniu wykonać i przesłać do PCWM — zadanie nr. 1.

Czytanie artykułów nie jest nużące, bo opracowane są przeważnie w formie reportaży, wywiadów i pogawędek, ilustrowanych dużą ilością rysunków. Możecie się zresztą sami o tym przekonać. A więc od razu do pracy.

Ukończenie kursu, t. j. wypełnienie powyższych punktów jest warunkiem przyjęcia na letni kurs PCWM.

Listy z PCWM

Oto wyjątki z autentycznych listów, które za zgodą autorów — uczniów Szkoły Jungów oraz Rybaków Dalekomorskich, prowadzonej obecnie przez PCWM, podajemy poniżej:

... A więc po długich latach marzenia moje spełniły się. Będę marynarzem, co więcej — rybakiem — czyli człowiekiem najbardziej z morzem związanym. W szkole, Bracie, fajno jest...

Piska Józef

... Jestem szalenie zadowolony, że dostałem się tutaj i że będę mógł nareszcie pracować w moim umiłowanym zawodzie.

Wojciech Czajkowski

... Życie uregulowane jest zegarkiem. Każda czynność ma swój okres czasu i nie można jej później wykonać. W ogóle zaprawa przed pływaniem na statku doskonała...

Józef Rajski

... A więc o szóstej jest pobudka, zaraz po niej gimnastyka i mycie, ubieranie się oraz porządkowanie łóżek. O godzinie ósmej apel i modlitwa, następnie śniadanie. Potem następuje praktyka: wiosłowanie, roboty linowe i t. d. Przed obiadem mamy jeszcze nadto wykłady. O godz. 1-szej obiad, po nim wykład albo praktyka do piątej. Do kolacji, która jest o godz. siódmej odrabiamy lekcje, czytamy gazety i książki, o godz. ósmej apel wieczorny i o dziewiątej sen. Niedziela należy do nas — każdy może nią dysponować dowoli.

Grablewski Zbigniew

... Każdy przedmiot ma swoje miejsce wytyczone co do milimetra i ani na włos nie może leżeć inaczej. Gdy już w tym „rejonie" uczeń się uporał — bierze siebie samego w obroty: a więc czyszczenie i szorowanie od stóp do głów. Wszystko musi się świecić...

Wolniewicz Bolesław

... Otrzymaliśmy bieliznę, obuwie, odzież i pościel...

Waberski Franciszek

... Skończyło się już dawne leniuchowanie i nudy małego miasteczka, a zaczęło się życie intensywne, gdzie każda chwila musi być wykorzystana. Szkoła nasza ma szeroki program i dosyć duże wymagania. Prócz języków: polskiego, rosyjskiego i angielskiego, mamy do przerobienia mnóstwo przedmiotów jak oceanografia, nawigacja, sieciarstwo i t. d.

Jerzy Dębski

... Jeśli chodzi o system prowadzenia całej nauki, to jest on bardzo urozmaicony, co sprawia, że czas mknie niepostrzeżenie.

Henryk Brenk

... Wykłady i zajęcia są bardzo interesujące.

Andrzej Szczepaniak

... Smutno mi tu nie jest, co dzień mamy godzinę świetlicy, można czytać ładne książki. Szkoda, że Ciebie tu nie ma...

Wysocki Władysław

... Organizujemy między sobą redakcję gazetki ściennej...

Lasek Jan

... W planie jest orkiestra i inne rozrywki.

Rapacz Aleksander

... Mamy tu w każdy wtorek dodatkową gimnastykę, a w soboty kąpiel i pływanie w krytym basenie Państwowej Szkoły Morskiej...

Jan Woźnarowski

... Możesz sobie wyobrazić z jakim apetytem „wcinamy" potem kolację, a jedzenie jest niezłe.

Wasik Ryszard

... Staram się jak mogę, żeby po ukończeniu roku szkolnego zdać egzamin i zostać naprawdę rybakiem dalekomorskim...

Niedziałkowski Jerzy

... Tak, Mamusiu! Dopiero tutaj Twój syn toczy walkę o zdobycie przejścia przez „Okno na świat"...

Paderewski Władysław

... Tak więc z „lorda" — stałem się znów uczniem, który musi słuchać. I stała się rzecz niebywała — nauczyłem się słuchać rozkazów, wstawać o godz. 6-tej i uczyć się pilnie...

Michałowski Bohdan

... Gdy Ty, Braciszku, wyjeżdżałeś z Polski przed siedmiu laty — szkół takich jak nasza nie było...

Jagielski Jerzy

... Pragnąłbym bardzo widzieć Ciebie w naszych szeregach, gdyż na takich chłopców jak Ty — morze czeka!...

Henryk Górski

Prawo wejścia do gabinetu mego ojca było wielkim świętem i nielada przeżyciem. Można tam było zobaczyć rzeczy, które normalnie widywało się w muzeach etnograficznych z tą różnicą, że nie wisiały nigdzie psujące wrażenie bliskiego obcowania z przedmiotami tabliczki z napisem „Nie dotykać eksponatów“ — choć praktycznie rzecz biorąc, były i tam przedmioty, których dotknięcie należało do czynów zakazanych: do nich zaliczały się zatrute długie i pierzaste strzały murzyńskie, maleńkie, jakimś straszliwym jadem napojone strzałki indian brazylijskich, które wydmuchiwał „dziki“ strzelec z trzcinowych rurek, również zatrute krisy i sztylety malajskie i cienkie puginały korsykańskie służące do regulowania starych zatargów między rodami tzw. vendetty. To było „tabu“ — rzecz święta, groźna, niedotykalna.

Inne przedmioty wolno było brać do ręki pod warunkiem, że się ich nie zniszczy i nie wyniesie za próg gabinetu.

Jakże rozkosznie było potrzymać prawdziwy łuk murzynów Bantu albo Maorysów nowozelandzkich. Jak pięknie wyglądało się w prawdziwym pióropuszu indiańskim ofiarowanym memu ojcu przez prawdziwego wodza szczepu, z jakim pietyzmem brało się w obie dłonie, żeby broń Boże nie upuścić, cieniuteńki jak z bibułki japoński wazonik porcelanowy, żeby w jego dnie pod światło zobaczyć ledwie widoczny rysunek świętej góry Fudżi-Jamy.

Ze strachem nabożnym spoglądaliśmy na otyła postać Buddy ze skrzyżowanymi nogami, który patrzył jednocześnie we wszystkie miejsca pokoju swymi zielonymi jaspisowymi oczami. Z dużej gablotki szczerzyły na nas żółte zęby potworne smoki chińskie poskręcane przedziwnie przez rzeźbiarzy. W gablotkach równo poukładane pyszniły się ozdoby wszystkich ludów dalekiego zamorskiego świata: złociste kunsztownie cyzelowane naszyjniki, bransolety i łańcuchy, srebrzyste kręgi noszone na nogach i ramionach, szyte perłami pantofelki i kute w miedzi, pokryte patyną, wewnątrz złocone puchary rodem z Bagdadu, Nepalu, Bombaju.

Na ścianach wisiała broń i obrazy. Długie strzelby arabskie, tureckie stare karabele i szerokie bułaty, kaukaskie kindżały w srebrnych pochwach, miedzio- i drzeworyty, akwaforty autorów, których trzeba by szukać po całej kuli ziemskiej i cudownie inne od wszystkich japońskie podłużne akwarele, wszystkie o tematyce wyłącznie morskiej.

Na szafach stały w zamyśleniu modele żaglowców: rzymskie i greckie triremy, galery tureckie, średniowieczne kogi i strzeliste gotyckie szkunery, pękate barkasy i dżonki chińskie z żaglami z cienkich deszczułek bambusowych podobne do żaluzji.

Uwagę naszą przykuwała duża fotografia gabinetowa, na której znajdował się nasz ojciec w towarzystwie swoich trzech najserdeczniejszych przyjaciół z jednego rejsu: brodatego o jasnych oczach Rosjanina, skośnookiego o płaskiej twarzy i szerokim nosie barczystego Chińczyka i roze-





śmianego, błyszczącego jak polerowany mahoń Murzyna.

Pod oknem, w szklanym wazoniku przykrytym wieczkiem, był najmniej efektowny, za to wielce tajemniczy eksponat wyglądający na zwykły popiół wygarnięty spod pieca.

Długo nie śmieliśmy zapytać ojca, co to jest takiego. W naszych rozważaniach z bratem tworzyliśmy na ten temat szereg fantastycznych przypuszczeń i często sprzeczaliśmy się co do zawartości wazonika lub pochodzenia tego popiołu. Raz sądziliśmy, że to spalone szczątki jakiegoś wschodniego wodza, to znów, że popiół pochodzi z wulkanu Krakatoa, który sprawił tyle szkód — lub, że jest to jakaś potworna trucizna, zdolna uśmiercić pół świata.

Aż wreszcie któregoś wieczoru, jako że zabrakło nam bardziej przekonywującycb argumentów co do tajemniczej substancji, chwyciliśmy się za płowe łby, by wreszcie w walce wręcz zdecydować, co to właściwie jest. Stach uparł się przy truciźnie, ja logicznie dowodziłem, że są to prochy jakiegoś bardzo wschodniego umarlaka.

Gwałtowną bitwę zakończyło rychłe ukazanie się „na horyzoncie" ojca, któremu nie daliśmy skończyć hiszpańskiego listu pisanego do naszego hiszpańskiego zresztą wuja.

—O co wam chodzi?

— O truciznę — krótko zaraportował Stach.

— O prochy wodza — odrzekłem, groźnie spoglądając na brata.

— Nie rozumiem — odparł śmiejąc się ojciec.

— O to, co jest w tym wazonie — wskazał palcem Stach.

— Ach, to? To jest popiół. Zwykły popiół wykradziony z popielnika kuchni okrętowej.

Otwarliśmy szeroko oczy i usta. To musi być strasznie ciekawe, jeżeli zwykły popiół musiał być kradziony i teraz z takim szacunkiem spoczywa w specjalnej wazie z pokrywką, żeby się nie zakurzył.

Czerwony na twarzy i bardzo spocony od walki, jeszcze rozkraczony i z zaciśniętymi pięściami, Stach w ułamku sekundy stał się wzorem łagodnego i miłego chłopaka. Jeden skok i trzymał ojca za rękę, błagalnie patrząc mu w oczy.

— Tatusiu! Opowiedz!

Dołączyłem się skwapliwie do prośby, licząc na to, że nas dwóch przegłosuje sprawę definitywnie i nareszcie dowiemy się czegoś o tym tajemniczym popiele, który musiał mieć bardzo interesującą historię.

— Dobrze — odpowiedział krótko ojciec.

Pełni napiętej zaciekawieniem uwagi zanurzyliśmy się w dwóch wielkich skórzanych klubach stojących w gabinecie.

— Kiedy mi już nieco sprzykrzyły się upały mórz południowych — zaczął ojciec — zaciągnąłem się na statek trudniący się połowem fok na morzach arktycznych. Ponieważ wszystkie „lepsze" stanowiska były już obsadzone, kapitan zaproponował mi miejsce zwykłego majtka. Zgodziłem się.

Byłem młody i nie zależało mi na dowodzeniu ani zaszczytach, ani na większym zarobku. Ciekaw byłem północnych mórz, zorzy polarnej, spiętrzonych lodów, białych niedźwiedzi, złych morsów i naiwnych fok. Na fachu marynarskim znałem się już niezgorzej, a żadnej najtrudniejszej nawet roboty na statku nie bałem się zupełnie.

Było nas kilkunastu ludzi załogi: większość dobrodusznych Rosjan — wspaniałych kolegów, dwóch milczących Norwegów, jeden Fin i ja — Polak.

Nasz statek nazywał się „Katia". Był to pękaty, silnie zbudowany drewniany żaglowiec dostosowany do posuwania się wśród kry. Miał za sobą długą już służbę, ale całym wyglądem gwarantował, że się pod byle naporem lodów nie rozleci na kawałki i nie pójdzie razem z nami na dno Oceanu Północnego.

Dłuższy czas spędziliśmy w Archangielsku czekając aż wreszcie nadejdzie spóźniona wiosna i morze oczyści się z lodu. Nie spędzaliśmy tego czasu po knajpach i na próżniactwie. Trzeba było statek przygotować do długiego pływania i zaopatrzyć go we wszystko, co może być niezbędne na morzu, gdzie rzadko napotyka się inne statki, a w żadnym wypadku nie można liczyć na jakiś sklepik po drodze. To też ładowaliśmy żywność, amunicję, broń, napełnialiśmy baki słodką wodą i zagospodarowywaliśmy się we wnętrzu statku.

Któregoś dnia, niezadługo przed wyruszeniem, kapitan powiedział:

— A w popiół, to już niech się każdy zaopatrzy na własną rękę.

Zdębiałem.

— Popiół? Po co nam popiół na statku?

Z tym nie zetknąłem się jeszcze nigdy w czasie moich poprzednich rejsów.

— Iwan, tylko się nie śmiej i nie gadaj nikomu, — zwróciłem się do jednego z moich brodatych starszych kolegów — co on z tym popiołem? Co to za „szutki"*)

— Żadne „szutki". Nie wiesz?

— Żebym wiedział, to bym nie pytał — odpowiedziałem urażony.

— No, to ci już powiem, kiedyś taki gniewny. Żeby chleb z masłem nie szedł za prędko do brzucha, to go się posypuje popiołem — roześmiał się szeroko, rad z dowcipu.

Odwróciłem się obrażony i bojąc się, że mogę zostać pośmiewiskiem załogi — nie pytałem więcej i przestałem sobie zaprzątać głowę idiotycznym popiołem.

I tak się jakoś złożyło, że kiedy wychodziliśmy w morze — ja jeden nie miałem worka z popiołem. Przeklinałem to przeoczenie później, przez długie, długie dni, spędzone na „Katii".

Popłynęliśmy daleko na Północ, wyszukując fok i polując na nie zapalczywie. Paskudna robota. Otacza się stado, wylegujące się na dużej krze i zabija się ufnie patrzące na zbliżających się ludzi, nieruchliwe na lodzie zwierzęta, po czym obdziera się je ze skóry, które ładuje się na statek. Ponieważ każdy z nas był osobiście zainteresowany w zyskach, gdyż mieliśmy procent od zabitych fok, polowanie szło od świtu do nocy. Oczywiście w te dni, kiedy napotykaliśmy na stada. I tak całe krótkie zresztą lato, aż do zbliżającej się szybkimi krokami jesieni. Mieliśmy jednak wyraźnego pecha. Był szereg dni, kiedy błądziliśmy po morzu w poszukiwaniu fok, które gdzieś jakby skryły się przed nami, to znów przyszedł okres mgieł, kiedy to ściągnąwszy żagle staliśmy na miejscu, żeby nie rozbić statku o pole lodowe lub „iceberg" — górę lodową.

To też, kiedy już inne statki wracały na południe z pełnym ładunkiem, my pośpiesznie uzupełnialiśmy — w miarę trafiających się okazji — swój zapas skór foczych.

Zamarudziliśmy się nieco i mieliśmy później w drodze powrotnej wiele kłopotów. Wreszcie strach przed zimowaniem w lodach zdecydował o zrezygnowaniu z większych zarobków i o powrocie. Nie było to łatwe. Zima przyszła szybciej, niż to przewidywał kapitan, a z nią gwałtowne sztormy, śnieżyce i... oblodzenie.

— Kto nie wie, co to jest oblodzenie, nie jest marynarzem z żaglowca — powiedział do mnie jeden z „mariakow"**), któregoś wieczora, popijając dziesiątą szklankę wrzącej herbaty.

Ja już to wiedziałem. I wiedziałem, po co zaopatrywali się moi towarzysze w popiół.

O ile wdrapywanie się na rozkołysane wanty i trzymanie się brzuchem na rei — bo ręce masz zajęte rozwijaniem żagla — nie jest rzeczą łatwą ani prostą, wymagającą wręcz cyrkowego wyszkolenia, to wykonywanie tej pracy, kiedy wszystko, i drabinka i reja i liny pokryte są grubą na cal albo i więcej warstwą śliskiego lodu — jest najwyższą sztuką zręczności i ekwilibrystyki.

Najdrobniejsze poślizgnięcie się grozi utratą życia — rozbiciem się o twardy, zlodowaciały pokład, albo śmiertelną kąpielą w huczącym morzu, pokrytym rozbijającymi się wzajemnie krami lodu. O ratunku nie ma mowy.

Trzeba być diabelnie zwinnym, szybko i dokładnie myśleć, błyskawicznie reagować — no i trzeba mieć zawsze przy sobie popiół.

Zanim wdrapywaliśmy się na maszty, każdy z nas nacierał rękawice popiołem. Żeby się nie ślizgały, żeby zwiększyć tarcie na oblodzonych drabinkach, na rejach i na linach. Bez popiołu praca na oblodzonym żaglowcu była by niemożliwa.

A ja właśnie, jeden jedyny z całej załogi, nie miałem ani źdźbła tego cennego skarbu. Prosić o „pożyczenie" popiołu — to było narazić się na straszliwe ośmieszenie. Mogłem co prawda wejść w porozumienie z kucharzem, ale to też groziło drwinami. Do tego nie mogłem dopuścić za żadną cenę.

*) ros. — żarty.

**) ros. — marynarzy

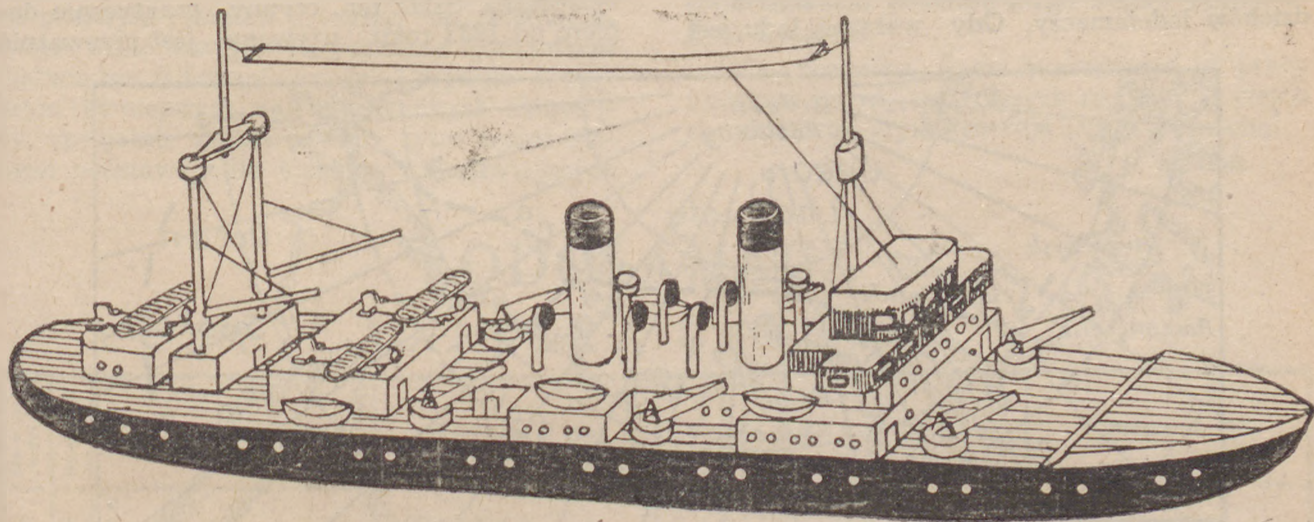
Kradłem więc po prostu popiół spod palem ska kuchennego.

Kosztowało to mnie wiele trudu, bo kucharz nie bardzo wychylał nosa na mróz z ciepłego kąta i czasami długo trzeba było czatować na taką szczęśliwą chwilę, kiedy zachciało mu się rozprostować nogi na pokładzie. Kiedyś omal nie spaliłem sobie ubrania, ładując w pośpiechu gorący popiół do kieszeni. Wtedy właśnie, ku wielkiej radości załogi, wydała się cała sprawa. Było wiele śmiechu i żartów, ale że wszyscy, nie wyłączając kucharza, polubili bardzo „polaczynkę" — jak mnie nazywano, — nikt mi na ten temat specjalnie nie dokuczał.

A na pożegnanie, kiedy syt polarnych wrażeń wybierałem się do rodzinnego Piotrkowa — koledzy wśród serdecznego nastroju ofiarowali mi na pamiątkę każdy po szczypcie popiołu tego oto, na który w tej chwili patrzycie, zmieszanego przeze mnie z tym „kradzionym".

Jan Michalski.

Budujemy lodołamacz



No i jak Wam wyszedł parowiec drobnicowy, Koledzy! Nie mieliście trudności? — Dostałem listy od kilku z Was, ale wynika z nich, że budowa szła autorom zupełnie łatwo. Jeden przysłał nawet fotografię swojego statku, ale niestety za ciemna i nie można jej reprodukować w „Żeglarzu". Bardzo proszę — przesyłajcie fotografie wykonanych przez siebie modeli, będziemy je w miarę możności i wolnego miejsca umieszczali w „Żeglarzu". Tylko pamiętajcie — muszą być bardzo ostre, kontrastowe, broń Boże nie za ciemne i na błyszczącym papierze. **Żeby Was zachęcić — oświadczamy, że autor pierwszego umieszczonego w „Żeglarzu" zdjęcia, wykonanego przez siebie modelu — otrzyma od Redakcji upominek w postaci ciekawej, morskiej książki.**

No, a teraz zajmijmy się naszym lodołamaczem. Zbliża się zima, pora roku, podczas której statki te są najczynniejsze i najbardziej potrzebne. Dlatego i my musimy naszą flotę choć w jeden lodołamacz zaopatrzyć. Nic nie wiadomo — zima może być ciężka, wtedy przyda się on nam napewno. Zobaczycie!

Do czego służy lodołamacz — na to sama jego nazwa wskazuje. Gdy silne mrozy zetną lodem powierzchnię rzek, zatok a częściowo także i mórz — jedynie ciężka, trudna i pełna poświęcenia praca lodołamaczy umożliwia kontynuowanie żeglugi w obrębie portów i wód przybrzeżnych.

Lodołamacze, to statki specjalne, o nadzwyczaj silnej konstrukcji, kadłubie szerokim, odpornym na wszelkie wstrząsy i uderzenia, wytrzymałym na zgniecenie, o dziobie specjalnego kształtu i specjalnej mocy, o potężnych maszynach i licznych specjalnych urządzeniach. Jeśli chodzi o te ostatnie to np. bywają lodołamacze posiadające oprócz normalnych śrub napedowych na rufie — dodatkową śrubę na... dziobie! Ba, czasem nawet dwie! Są one, ma się rozumieć, odpowiednio zabezpieczone przed uderzeniami i ułatwiają manewrowanie oraz zwroty w ciasnych, wąskich przesmykach, wśród ogromnych zwałów lodu, kiedy przy powolnych, ostrożnych ruchach statek nie słucha steru, albo gdy po natrafieniu na przeszkodę nie do pokonania, trzeba się całymi godzinami cofać kanałem, uprzednio przez lodołamacz wyłamanym. Naturalnie śruby na dziobie mają tylko te lodołamacze, które pracują w warunkach najtrudniejszych, gdzieś w okolicy bieguna.

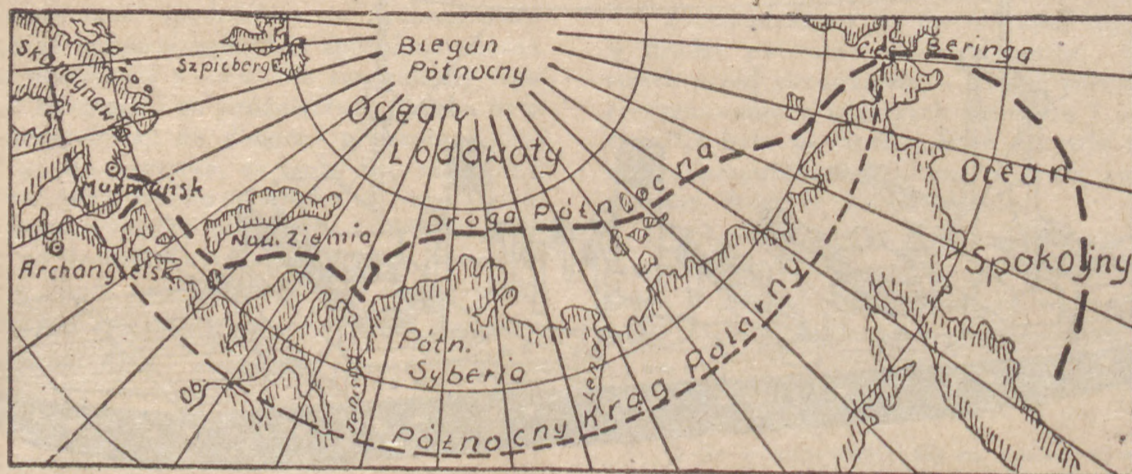
Praca lodołamacza wygląda w ten sposób, że siłą rozpędu uderza on w lód, wślizguje się dziobem na jego powierzchnię i załamuje ją

własnym swoim ciężarem. Dla zwiększenia własnego ciężaru lodołamacze posiadają specjalne, wbudowane w dziób zbiorniki wodne, napełniane w odpowiednim momencie. Powoli, coraz to się cofając dla nabrania rozpędu — posuwa się lodołamacz naprzód, pozostawiając za sobą wolny od lodu kanał, z którego korzystają okręty i statki handlowe. Naturalnie pozostaje kra, ale ta nie stanowi tak poważnej przeszkody dla żeglugi i daje się łatwiej pokonać.

Lodołamacze bywają różne: rzeczne, portowe, przybrzeżne, no i pełnomorskie, ogromne, operujące w okolicach podbiegunowych. Poza tym liczne statki pływające po często zamarzających wodach Północy posiadają dzioby specjalnie wzmocnione, o kształcie zbliżonym do dziobów lodołamaczy. Gdy warstwa lodu jest niezbyt gruba, potrafią one sobie doskonale dać radę — torując drogę na pełne niezamarznięte morze. Bywają też i holowniki przystosowane dodatkowo do łamania lodu, np. znany w gdyńskim porcie holownik szwedzki „Port Stanley", który prawie przez rok był zaczarterowany czyli wynajęty do obsługiwania naszych portów. Ostatnio „Port Stanley" wrócił do Szwecji — już teraz mamy dość własnych holowników.

Natomiast nie mamy lodołamaczy. Nie są nam one zresztą tak potrzebne jak np. naszemu wschodniemu sąsiadowi. Związek Radziecki posiada ogromną flotę lodołamaczy, składającą się z przeszło 20 wielkich pełnomorskich jednostek oraz znacznej liczby mniejszych. Radzieckie lodołamacze są słynne na całym świecie ze swoich wspaniałych wyczynów. Napewno każdy z Was słyszał o głośnym „Krasinie", lodołamaczu, który walnie przyczynił się do uratowania rozbitków z podbiegunowej wyprawy badawczej generała Nobilego. Prawie równie znane są lodołamacze „Małygin" i „Jermak", także zasłużone w historii badań podbiegunowych. Nawiasem mówiąc „Jermak" w drodze z Leningradu na jedną z organizujących się wypraw polarnych zawijał nie tak dawno do Gdańska po bunkier. Pisaliśmy o tym w „Żeglarzu".

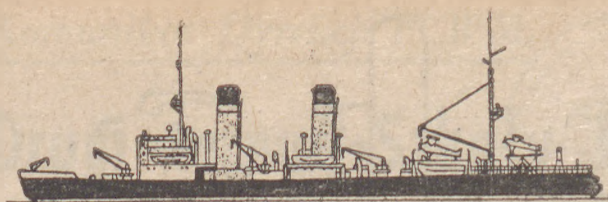
Ale radzieckie lodołamacze służą nie tylko dla badań okolic bieguna północnego, czy dla niesienia pomocy zagubionym na tych bezkresnych obszarach rozbitkom. Lodołamacze radzieckie pełnią codzienną, szarą, ciężką służbę na t. zw. Drodze Północnej. Droga Północna, to szlak żeglowny poprzez Ocean Lodowaty, wiodący z Murmańska i Archangielska do leżących u ujścia Obi i Jenisieja portów północnej Syberii, i dalej przez Cieśninę Beringa na Ocean Spokojny. Spójrzcie na mapę Azji a zrozumiecie, jak krótka jest ta droga z Europy do Władywostoku, Japonii czy na Alaskę w porównaniu z drogą przez Kanał Sueski lub Kanał Panamski i Pacyfik. Jest to droga stosunkowo bardzo krótka i prosta lecz nadzwyczaj ciężka i niebezpieczna. Szlak ten, czynny praktycznie dopiero od 1932 roku, używany jest przeważnie tylko w lecie i to przy współudziale silnych lodołamaczy, torujących drogę poprzez kry i lody kolumnom posuwających się statków. Droga Północna nabrała wielkiego znaczenia podczas ostatniej wojny, odciążając kolej transsyberyjską i stanowiąc jedną z najżywotniejszych arterii Związku Radzieckiego. Jej należyte funkcjonowanie zależało i zależy głównie od sprawnej pracy lodołamaczy.



Droga Północna

Taki właśnie wielki lodołamacz obsługujący Drogę Północną, my sobie wybudujemy w ramach naszego kącika modelarskiego. Będzie to „J. Stalin", jedna z najpotężniejszych i najnowocześniejszych jednostek. Zbudowany w 1937 roku na stoczni w Leningradzie wypiera 11 tys. ton, a więc tyle co wielki krążownik. Pojemność jego wynosi 4.866 BRT, szybkość 15 węzłów, moc maszyn parowych 10.650 HP, długość 108 metrów, szerokość 23 metry, zanurzenie 6,7 metra. Posiada on trzy śruby, z tego jedną na dziobie. Może zabrać około 4 tys. ton bunkru, co gwarantuje mu znaczny zasięg. Dla badania szlaku i stanu lodu na trasie posiada „J. Stalin" na pokładzie trzy wodnopłatowce.

Poza „J. Stalinem" Związek Radziecki rozporządza jeszcze trzema lodołamaczami tego ty-



„J. Stalin“

pu, kilkoma nowszymi i większymi zbudowanymi podczas wojny, oraz całą plejadą jednostek starszych.

Sposobu budowy modelu nie będę Wam podawał, bo nie różni on się wiele od opisywanych w numerze 2-gim i 3-cim. Jeśli ktoś chce i potrafi, może wykonać szczegóły z większą niż na podanym rysunku precyzją, np. wodnopłatowce. Sześć dźwigów na pokładzie lodołamacza ułatwia mu ładowanie bunkru i zapasów w najprymitywniejszych nawet warunkach. Podwójny, specjalnie skonstruowany tylni maszt stanowi podstawę dla bomów, umożliwiających zestawianie wodnosamolotów na wodę i ponowne wyciąganie ich na pokład. Zwróćcie uwagę na niebywałą szerokość statku w porównaniu z jego długością.

Kadłub „J. Stalina“ pomalujemy na czarno, tak samo szczyty kominów. Dolną część kominów, maszty, nawiewniki i odwietrzniki — żółte; pokłady — naturalny odcień drzewa, nadbudówki — białe. Wszelkie otwory, jak drzwi, okna kajut w nadbudówkach, okna sterówki, otwory nawiewników — na czarno. Samoloty — szare, szalupy — białe, z szarym wierzchem (brezent). Przy szalupach można postawić szlupbelki z druciku. Na kominach, poniżej czarnej obwódki namalujcie czerwone gwiazdy. Nie zapomnijcie o olinowaniu i antenie, a także o pociągnięciu pomalowanego statku bezbarwnym lakierem.

To wszystko. Życzę powodzenia w pracy i czekam na zdjęcia Waszych modeli. A ciepło się ubierzcie, płynąc w rejs Drogą Północną!

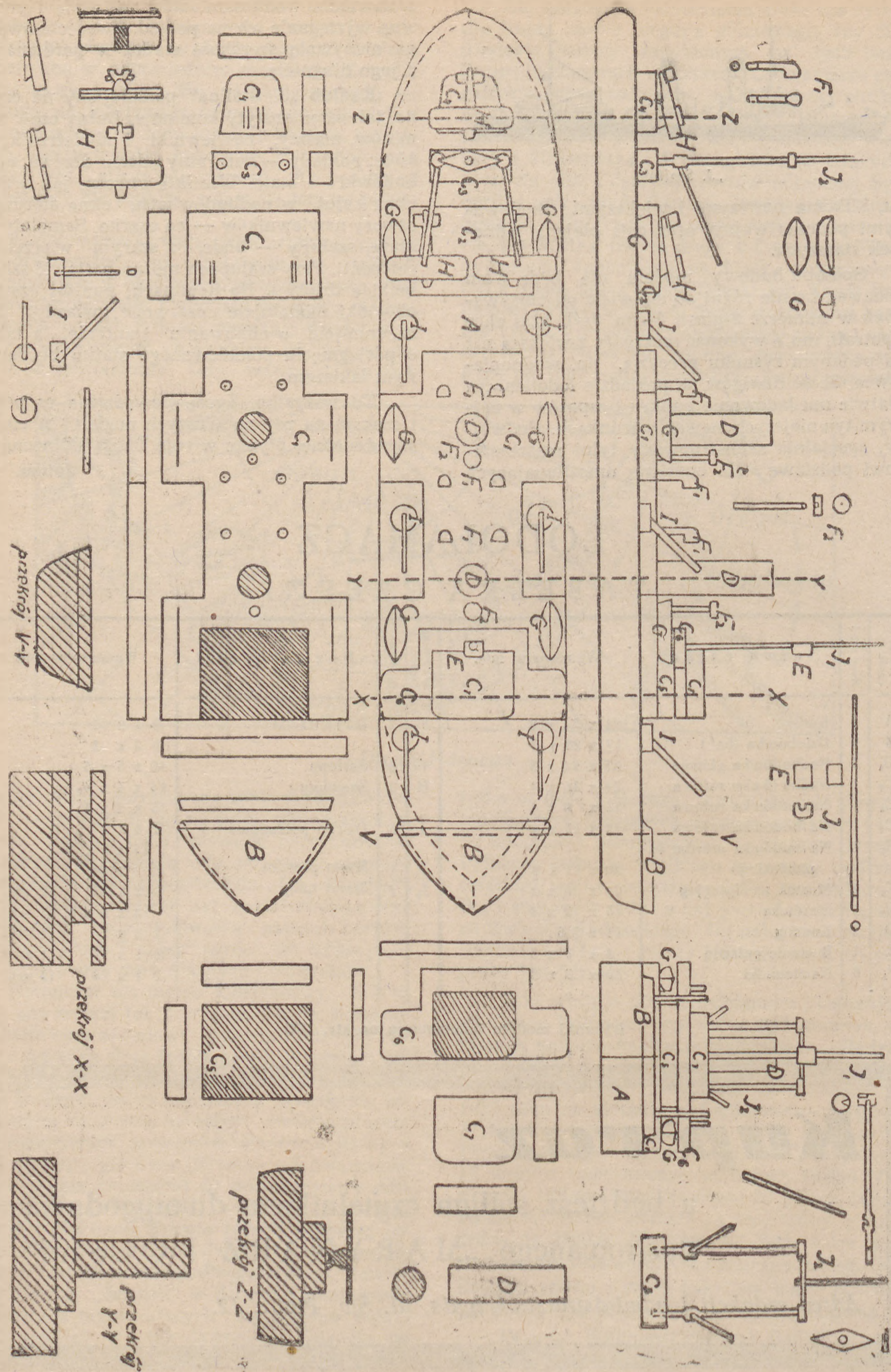
Jotem.

LODOŁAMACZ

TABELKA CZĘŚCI

Oznaczenie części	Ilość sztuk	Nazwa części	Wymiary w mm.	Oznaczenie części	Ilość sztuk	Nazwa części	Wymiary w mm.
A	1	Kadłub	164 x 34 x 8	F_2	2	Odwietrzniki	Φ 1 x 13
B	1	Dziobówka (bal)	17 x 28 x 2				Φ 3 x 2
C_1	1	Nadbudówka główna	67 x 34 x 3	G	6	Szalupy	10 x 5 x 5
C_2	1	Nadbudówka rufowa	24 x 16 x 4	H	3	Samoloty	14 x 4 x 4
C_3	1	Nadbudówka rufowa	15 x 6 x 4				15 x 4 x 1
C_4	1	Nadbudówka rufowa	12 x 11 x 4	I	6	Dźwigi pokładowe	Φ 4 x 2
C_5	1	Nadbudówka mostku ka-					15 x 1 x 2
		pitańskiego	20 x 17 x 3	J_1	1	Maszt przedni	Φ 1 x 39
C_6	1	Mostek nawigacyjny	34 x 16 x 2	J_2	1	Maszt tylny	Φ 2 x 27 (2 szt.)
C_7	1	Sterówka	15 x 12 x 4				12 x 3 x 1 (1 szt.)
D	2	Kominy	21 x Φ 6				Φ 3 x 2 (2 szt.)
E	1	Bocianie gniazdo	4 x 3 x 3				Φ 1 x 17 (1 szt.)
F_1	6	Nawiewniki	10 x 3 x 3				Φ 1 x 20 (2 szt.)

(rysunki modelu lodołamacza na str. 104)


przekrój V-V
przekrój X-X
przekrój Y-Y
przekrój Z-Z

Komunikat Dyrekcji PCWM.

Drugi turnus Szkoły Rybaków Dalekomorskich

Dyrekcja PCWM podaje do ogólnej wiadomości, iż w drugiej połowie lutego wzgl. w początkach marca 1947 roku zostanie uruchomiony II turnus Szkoły Rybaków Dalekomorskich. Szkoła trwa rok, jest bezpłatna i ma za zadanie przygotować załogi dla statków zatrudnionych w rybołówstwie dalekomorskim.

Do szkoły mogą kandydować wszyscy, którzy odpowiadają **całkowicie** niżej podanym warunkom. Pierwszeństwo w przyjmowaniu będą mieli ci kandydaci, którzy już pracowali w rybołówstwie morskim lub rzecznym, wzgl. ukończyli kurs zapoznawczy wiedzy o morzu, organizowany w lecie 1946 r. przez PCWM.

Kandydaci do Szkoły Rybaków Dalekomorskich powinni odpowiadać następującym warunkom:

1. Muszą posiadać obywatelstwo polskie.
2. Muszą mieć nie mniej niż 16 lat i nie więcej niż 21.
3. Bardzo dobry stan zdrowia, specjalnie wzrok.
4. Ukończoną szkołę powszechną.
5. Umiejętność pływania.
6. Pozwolenie rodziców lub opiekunów (wszyscy poniżej 18 lat).
7. Muszą zobowiązać się do służby w rybołówstwie.

Każdy kandydat, który odpowiada wszystkim tym warunkom — **wycina umieszczony poniżej blankiet** i dokładnie, czytelnie wypełnia go atramentem. Należy również uzyskać w odpowiedniej rubryce blankietu poświadczenie lekarskie oraz podpis rodziców wzgl. opiekunów. Po wypełnieniu, kandydat załącza do blankietu następujące załączniki:

a) własnoręcznie napisany życiorys,
b) świadectwo obywatelstwa polskiego (ewent. inny dowód stwierdzający polskość),
c) metrykę urodzenia lub jej odpis,
d) świadectwo szkolne, z którego by wynikało, że kandydat ukończył szkołę powszechną,

Zgłoszenie do Szkoły Rybaków Dalekomorskich

1. Dane personalne.

Nazwisko i imię ....

Dokładny adres do korespondencji ....

....

Data i miejsce urodzenia ....

Obywatelstwo ....

Stosunek do służby wojskowej ....

Wykształcenie ....

Obecne zajęcie
- czy się uczy ....
- czy pracuje i w jakim zawodzie ....

Imiona rodziców i nazw. panieńskie matki ....

Zawód ojca ....

Przynależność do organizacji młodzieżowych..

....

2. Zobowiązanie.

Zobowiązuję się ściśle stosować do przepisów i wymagań szkoły, a po jej ukończeniu pracować w rybołówstwie dalekomorskim.

....
podpis

Data ....

4. Opinia i decyzja Dyrekcji P. C. W. M.

DO PRENUMERATORÓW!

Administracja „Żeglarza" prosi wszystkich prenumeratorów o dokładne podawanie swoich adresów, z zaznaczeniem od którego numeru ma być rozpoczęta wysyłka.

e) dwie fotografie legitymacyjne,
f) czystą kartę pocztową, z przylepionym znaczkiem za trzy złote oraz wypisanym **własnym adresem jako odbiorcy.**

Wypełniony blankiet wraz ze wszystkimi powyżej wymienionymi załącznikami należy przesłać najpóźniej do dnia 1 lutego 1947 pod adresem:

Państwowe Centrum Wychowania Morskiego
Kancelaria Szkół
G d y n i a
Aleja Zjednoczenia 3. „Dom Żeglarza".

Podania nadesłane po dniu 1 lutego 1947 r. nie będą rozpatrywane.

Dyrekcja PCWM przypomina, że kandydaci zamiejscowi powinni nadsyłać swoje zgłoszenia pocztą — a nie zjawiać się osobiście. Osobiste zgłoszenie się może nastąpić tylko i wyłącznie na pisemne wezwanie Dyrekcji PCWM. Wezwanie to należy okazać po przyjeździe.

Kandydaci, których podania odpowiadają wyżej wymienionym warunkom otrzymają we właściwym czasie pisemne, indywidualne zawiadomienie o terminie stawienia się przed komisją lekarsko - kwalifikacyjną, wraz z podaniem szczegółów ekwipunku, który należy z sobą przywieźć.

Także ci kandydaci, których podania zostaną odrzucone — otrzymają odpowiednie zawiadomienie przez pocztę.

Kandydaci, którzy przez komisję lekarsko-kwalifikacyjną zostaną zaliczeni w poczet uczniów Szkoły Rybaków Dalekomorskich pozostają w internacie. Odrzuceni powracają do domów. Przejazdy do Gdyni i ewentualnie z powrotem pokrywa całkowicie kandydat.

UWAGA: **Do Szkoły Jungów żadnych podań się nie przyjmuje!**

5. Świadectwo lekarskie.

Stwierdzam, że ob. .... jest zdrów i dobrze zbudowany, ma dobry wzrok, słuch, uzębienie i jest fizycznie zdatny do pracy w ciężkich warunkach, jakie stwarza służba na morzu.

....
stempel i podpis lekarza.

6. Oświadczenie o umiejętności pływania.

Oświadczam, że umiem pływać i utrzymam się przez 15 min. na wodzie.

....
podpis kandydata

7. Pozwolenie rodziców *) lub opiekunów *) dla niepełnoletnich.

Pozwalam synowi *), wychowankowi *) na wstąpienie do Szkoły Rybaków Dalekomorskich i zobowiązuję się pokryć ewentualne szkody powstałe z jego winy.

....
podpis rodziców lub opiekunów.

8. Załączniki: a) własnoręcznie napisany życiorys,
b) świadectwo obywatelstwa polskiego (ewent. inny dowód stwierdzający polskość),
c) metryka urodzenia (lub odpis),
d) świadectwo szkolne,
e) 2 fotografie,
f) czysta karta pocztowa ze znaczkiem i adresem zgłaszającego się.

*) Niepotrzebne skreślić.

Wyniki pierwszego konkursu „Żeglarza"

(Dalszy ciąg ze str. 82)

spocona, ale z rumieńcami na twarzy i błyskiem zaciętości w oczach.

Po obiedzie, po względnie krótkim odpoczynku zabieramy się do zgoła odmiennej roboty. Wkraczamy w czeluście statku, aby tu podsypywać rudę do dźwigu. Żmudna i ciężka to praca. Zdaje ci się, że nie uniesiesz łopaty, która zaledwie do połowy napełniona jest rudą. Żyły na rękach nabrzmiewają jak powrozy, ale zacinasz się. To tylko pierwsze wrażenie. Wiadomo, ręce nie przyzwyczajone do takiej pracy. Po jakiejś godzinie już nic nie czujesz. Wprawdzie na rączkach zrobiły ci się pęcherze, ale mięśnie stwardniały jak stal i mechanicznie wykonują pracę. Podczas pracy myślę, że z potu robotnika portowego, który spełnia tak mało zda się znaczącą funkcję, buduje się potęga Polski. Ta oto ruda żelazna przywieziona ze Szwecji przemieni się u nas w żelazo, w szyny kolejowe, w maszyny, w części do okrętów, maszyn, precyzyjnych narzędzi i tp. To byłoby niemożliwe, gdyby nie było człowieka, któryby wykonał pracę nad załadowaniem rudy na okręt, umożliwił przewiezienie jej przez morze i wyładowanie jej ze statku. To też, gdy po skończonej pracy opuszczamy statek i wracamy do siebie, z szacunkiem spoglądam na szare twarze robotników portowych. To oni są cząstką olbrzymiego świata ludzi pracy, oni budują potęgę Polski i ugruntowują jej znaczenie. Wieczorem, zasypiając, długo myślałem o nic nieznaczącym i niepozornym na pierwszy rzut oka robotniku portowym, który spełnia tak ważne zadanie w porcie polskim.

Przymusiński Zenon
lat 18
Jarocin (Wlkp.), ul. Hallera 5

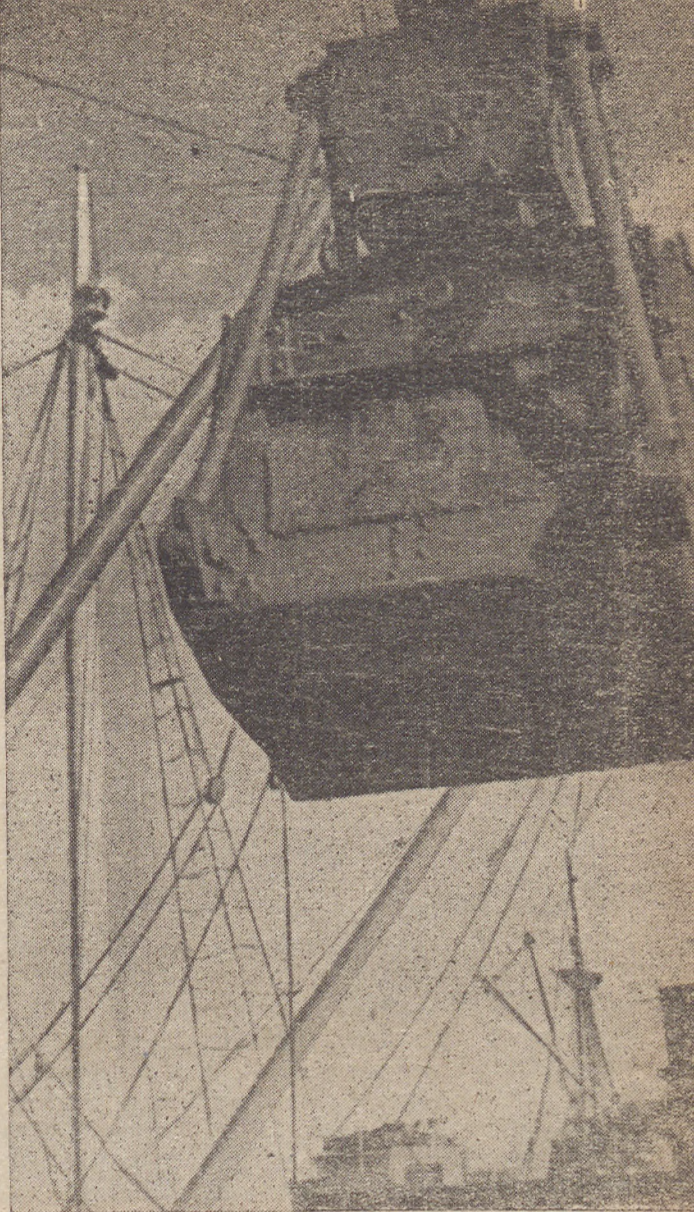
II NAGRODA

MOJA PIERWSZA ZAPRAWA ŻEGLARSKA

Gdy przekraczałem bramy PCWM-u niosłem w sobie uczucie nieznanej przygody, a mówiąc szczerze to i marzenie o pięknym marynarskim mundurze. Ale rzeczywistość jest zwykle surowa, a najsurowsza chyba na morzu. Kiedy więc minęła chwila rozczarowania po włożeniu granatowego drelichu, wysłuchawszy twardych, prostych słów komendanta Ośrodka, postanowiłem zakończyć zwycięsko me pierwsze spotkanie z morzem. Grunt — nie zostać przez nie „wyplutym".

Zaczęły się dni pracy. Zapoczątkował je wyładunek rudy. Wśród zgrzytu dźwigów, ryku syren, huku spadającej do wagonu rudy — poznałem istotne znaczenie słowa — port. Poznawałem je tym lepiej, gdyż miałem możność odczuć na własnej skórze wielki wysiłek, wszelkie troski oraz odpowiedzialność ludzi portu. Pomimo zmęczenia, byłem szczęśliwy, że nareszcie znalazłem właściwą drogę do realnego obejrzenia pracy morskiej.

Resztę tygodnia wypełniło nam zwiedzanie portu, oraz niezbyt lubiane zajęcia na terenie Ośrodka. Oddziałek nasz wyruszył do portu, wesoło śpiewając „Madelon". Zwiedzanie jest rzeczą bardzo ciekawą, a przy tym o wiele mniej męczy niż inne prace. Przez dwa dni naprzykrzaliśmy się straży portowej obchodząc każdy zakątek portu zewnętrznego i wewnętrznego. Piękny widok na miasto i port roztaczał się z jedenastego piętra ogromnego elewatora zbożowego. Poza tym widziałem jeszcze chłodnię, jedną z największych w Europie, łuszczarnię ryżu i olejarnię, niestety obie nieczynne z powodu braku surowców. Naogół jednak zniszczony port gdyński odbudowuje się w prawie amerykańskim tempie. Piszę „prawie", gdyż są jeszcze pewne ciemne punkty np. nabrzeże śląskie zupełnie dotychczas wymarłe. Ale powracam do tematu.



— Zajęcia w terenie...

Gdy te trzy słowa zostały odczytane w rozkazie na apelu wieczornym, wzbudzały zazwyczaj ponure nastroje w sercach „wybrańców losu", do których się stosowały. Oznaczało to bliższą styczność z groźnym instruktorem W. zwanym popularnie „Chwycił — ruszył". Wynajdywał on zazwyczaj najróżnorodniejsze zajęcia, które napawały nas wstrętem, gdyż nie zaliczaliśmy ich do rzędu t. zw. prac marynarskich. „Gwoździem" bardzo urozmaiconego programu było: skrobanie szalup, obieranie ziemniaków, porządki w sypialniach lub na dziedzińcu i wciąganie na slip upartego jachtu, który zaciekle opierał się naszym wysiłkom. Przy takich zapasach z przewrotnym stateczkiem często zrywała się lina lub wpadał ktoś do wody. Przeważnie jednak PCWM-iacy przyjmowali wszystkie niepowodzenia z humorem. Również Komenda zalecała nam ten środek, jako lekarstwo na wszelkie dolegliwości.

Następny tydzień rozpocząłem połowem dalekomorskim na kutrze.

Gdy rano dowiedzieliśmy się o decyzji komendanta, w grupie naszej zapanowała ogromna radość i podniecenie. Chłopcy dzień cały chodzili dumni ze spotkanego wyróżnienia, a koledzy spoglądali na nas z zazdrością. Wreszcie o godzinie 23-ciej dano nam sztormowe ubrania i żegnani okrzykami przyjaciół, zaopatrzywszy się w odpowiednią porcję żywności, wyruszyliśmy do portu.

Pogoda była nieszczególna. Mżył drobny deszczyk, lecz my niewiele się tym przejmując śpiewaliśmy na całe gardło. Zważywszy jednak, że była godzina 12-ta w nocy, nie mogła ta wesołość wywołać aprobaty spokojnych mieszkańców Gdyni. To też instruktor, nie zważając na nieśmiałe protesty, prędko poskromił nasz wybryk. Gdy wreszcie po dość długim błądzeniu po zakamarkach portowych odnaleźliśmy kuter PCWM-u, kazano nam natychmiast zejść do maleńkiego luku i spać (na stosach skrzynek do ryb; na osobę wypadało ok. 0,5 m. kw. legowiska). Smród, który panował wewnątrz — nie przeszkodził nikomu smacznie chrapnąć. Gdy się obudziłem, była godzina piąta. Dawno już minęliśmy Hel. Nie czuję się na siłach, by pisać o wyglądzie morza, poprzestanę więc na opisie pracy, jaką wykonywaliśmy podczas jazdy.

Trzy razy wyrzucano trał za burtę, ale rezultatem tego były dwa samotne dorsze. Trafiliśmy na wyjątkowo zły dzień, gdyż zwykle połowy dochodziły do kilku ton. Choroba morska, której się najwięcej obawialiśmy nie wzięła nikogo z naszej grupy wbrew ponurym przepowiedniom innych chłopców, którzy doświadczyli na sobie skutków działania tego największego wroga młodych marynarzy. Wróciliśmy do Ośrodka nad wieczorem, trochę zmęczeni i strasznie głodni.

Następnie dwa dni pracowałem w stoczni rybackiej, gdzie się buduje i remontuje kutry.

Po tych, w większej części lądowych zajęciach rozpoczynamy wiosłowania na szalupach, zajęcia rybackie, połowy przybrzeżne oraz żeglowanie. To ostatnie było dla mnie nie tylko nauką, ale i najulubieńszą rozrywką. Wspaniałej jazdy pod żaglami nie można nigdy porównać z rejsami na kutrze trzęsącym się od wybuchów silnika lub na dymiącym parowcu. Żaglowiec sunie spokojnie i cicho. Słychać tylko szum wody prędko przesuwającej się wzdłuż burt. Zresztą człowiek, który nie płynął żaglowcem, nigdy nie zrozumie tej różnicy.

Prędko minął miesiąc zapełniony różnorodnymi wrażeniami. Aniśmy się spostrzegli, jak nadszedł ostatni apel, a z nim wyjazd do domów w głąb kraju. Każdy był trochę wzruszony. Żal nam było nie tylko wesołych chwil, ale i pracy, która daje zadowolenie i poczucie spełnionego obowiązku. Spostrzegłem, że nawet niektórzy ukradkiem ocierali łzy. Instruktor W. też się „rozkrochmalił" i na pożegnanie poleciał trzy razy do góry przy akompaniamencie dzikich wrzasków. Wszyscy uznali go za morowego chłopa. Nasza grupka starych (miesięcznych) przyjaciół udała się na taras. Patrząc na morze zaśpiewaliśmy po raz ostatni: „Do nas młodych włóczęgów cały należy świat". Przy pożegnaniu postanowiliśmy zgodnie, że spotkamy się tu za rok by odbyć pierwsze szkolne pływanie na szkunerze PCWM-u, które zbliży nas do wspólnego celu — Szkoły Morskiej.

Andrzejewski Wiesław
15 lat
Łódź, Żeromskiego 94 m. 8.

III NAGRODA

NA KUTRZE

Rozdygotany jednostajnym ruchem śruby, po gładziźnie zatoki płynie kuter. Jego potężny dziób kraje cichą taflę wody, wlokąc za sobą wstęgę spienionych, sfalowanych wód i światełka orientacyjne kutrów podążających w ślad za nami.

Usiadłem na buchcie lin na dziobie. Na niebie błyszczą jasno i przejrzyście gwiazdy. Hen, na horyzoncie migają znikające światełka Gdyni. Motor kutra pyka jak samowarek, głośnym echem odpowiadają mu motory innych kutrów, rzekłbyś koncert motorów. Koncert ten usypia mnie, nakrywam się bluzą sztormową i zasypiam.

Zimny bryzg wody wyrwał mnie z drzemki, po chwili drugi sprawił, że już byłem na nogach. Szeroko rozstawiłem nogi, oparłem się plecami o maszt.

Kuter tańczy jak baletnica do taktu gdakającego motoru. Idziemy bokiem do fali. Kuter pracowicie wdziera się na falę, chwileczkę, na jej szczycie zatrzymuje się; jak gdyby niezdecydowany podnosi swój dziób ku górze, przytapia rufę, by potem na złamanie karku jak skapotowany samolot zjechać na dół po fali. Dziób swój

żarywa głęboko w spienionej wodzie, by ostatkiem sił wyrwać go z odmętów, otrząsa się z wody, dźwiga na falę, by zacząć walkę od nowa.

Oniemiałem na chwilę z podziwu. Byłem świadkiem szalonej walki tworu myśli ludzkiej z rozhukanym, roztańczonym żywiołem. Z trudnością stałem na pokładzie, palce niby szpony wpiły się w żelazo wanty.

Trzymając się to masztu, to burty, dotarłem do sterówki. Otwarłem drzwi i zaraz rozgrzane, przesycone gazami spalinowymi powietrze uderzyło mnie w twarz. Wszedłem do wnętrza, usiadłem na ławeczce i niezadługo zasnąłem.

Boli głowa, jasno - czerwone koła tańczą przed oczyma. Warkot panujący w sterówce rozłupuje czaszkę, jakby w jej wnętrzu stało kowadło, a pracowici kowale bili weń stu kilowymi młotami. Zbudziłem się, na wpół śpiący wyszedłem na pokład. Ostry zimny wiatr ocucił mnie.

Tymczasem rybacy zabrali się do rzucania trału.

Patrzę na nich. Właśnie spuszczają sieci. Na rozstawionych szeroko nogach pewnie stoją na chybocącym się pokładzie. Szybko rzucają sieć, niby wąż wysuwa się za burtę gruba konopna lina. Po chwili deska trałowa głośno klasnęła w wodę, ciągnąc za sobą cienką stalówkę.

Patrzę na rybaków i podziw mnie bierze, że tak pewnie trzymają się na nogach. Próbuję i ja tak stanąć — ciężko idzie, nagły przechył kutra o mały włos zwaliłby mnie na pokład, gdyby nie ręce kurczowo trzymające się want. Próbuję inaczej stanąć, lekko opieram się kolanem o burtę, powoli odrywam od wanty najpierw jedną, potem drugą rękę. Stanąłem, a po kilku minutach potrafiłem bez pomocy rąk poruszać się po pokładzie.

Jak z bicza trzasł minął czas trałowania. Kuter stanął, aby wyciągnąć sieci. Zazgrzytała winda, cal po calu ciągnąc ku nam matnię. Szybko wdziałem na siebie bluzę sztormową, odwinąłem wysokie buty i gotowy stanąłem do pracy. Miejsce moje przy windzie, odbieram od niej linę konopną i oddaję szyprowi, ten buchtuje ją w równe, szerokie, wielkie kręgi. Wkrótce pod prawą burtę kutra podpływa matnia, a w niej stłoczone, zbite dorsze. Niezapomniany widok: świecą białe podbrzusza olbrzymich ryb, prawie że myślące oczy i otwarte paszcze, w których często tkwią pęcherze pławne ryb. Tuż przy burcie olbrzymi dorsz w rozwartej paszczy trzyma za głowę innego; istne kanibalstwo. Mieszają się ze sobą barwy, srebrnozielone łuski grzbietowe, wybałuszone, przekrwione oczy i biało - kremowe podbrzusza.

Ale nie czas na rozmyślanie. Szyper bosakiem podchwytuje sieć, podwiązuje, i część matni wędruje ku górze wraz ze stalowo - srebrną zawartością. Ruch ręki odwiązujący węzeł — i cała stłoczona, mieniąca się lawina wpada



. . . podpływa matnia, a w niej stłoczone, zbite dorsze

przez otwarty luk do ładowni. Trzy razy wędrowała matnia z rybami ku górze, trzy razy szemrzący potok spłynął do ładowni.

Rzucono znowu trał, kuter obrócił się o 180° stopni i trałując wracał powoli do Gdyni. Wraz z praktykantem rybackim zapełniam skrzynki drewniane i ustawiam po lewej burcie kutra. Czasem mi trudno chodzić, skrzynki są ciężkie, a śliski pokład bynajmniej nie ułatwia pracy.

Skończyliśmy, gdy kuter podpłynął pod Hel. Stojąc na pokładzie, patrzyłem na piaszczyste plażowe wybrzeże półwyspu.

Wpłynęliśmy do portu. Szybko, sprawnie został przycumowany kuter do nabrzeża. Odchodząc, z tkliwością patrzyłem na kuter — on pierwszy pokazał mi wielkie morze.

Barbaszewski Aleksander
lat 17
Kraków, Pańska 9

IV NAGRODA

RANNY POŁÓW

Dochodziła godzina czwarta rano, kiedy na tle posępnego i pełnego smutku wybrzeża Westerplatte pojawiła się łódź rybacka. Sunęła cicho po równie cichej wodzie znikając coraz to bardziej z oczu kiwającego się na polerze wachtowego. Miarowy plusk wioseł stopniowo oddalał się, rozbudzona woda uspokoiła się i zapanował dawny, przerywany tylko od czasu do czasu rykami syren spokój.

Szary świt począł odbijać swe tajemnicze oblicze w morzu, kiedy minęliśmy wyjście z portu. Załoga, oprócz dwóch wioślarzy, kiwała się sennie na burtach; morze było również senne, spokojne, nieczułe na flirt mrugających latarni. Dokuczliwe zimno dawało się we znaki.

Wsunąwszy ręce w głębokie kieszenie kombinezonu zacząłem przypominać sobie fakty minionych dni.

Tak — to było dwa tygodnie temu, jeszcze w Gdyni. Dochodziła północ; morze było złośliwe, wściekle waliło w poszarpane falochrony, kołysało masztami drzemiących kutrów. Pod masztem „Jadwigi" obwieszonym sieciami, przycupnęła trójka PCWM-iaków — czekaliśmy na załogę.

Trzy silne błyski z wieży Obserwatorium Morskiego oznajmiły północ. Cicho, w ślad za poprzednimi, kuter nasz przy łopocie bandery poszarpanej wichrami morskimi ruszył na pierwszy dla nas połów, na pełne morze!

O tak, — wtedy można było przypatrzeć się morzu bezpośrednio. — „Było ono tak piękne, że zakochałem się" — i w dowód miłości oddałem mu wszystko, co było dla mniej najdroższego, a mianowicie całą zawartość żołądka. Potem... ostre szarpnięcie za ramię przerwało mi tok myśli.

Siadłem do wiosła. Mimo przenikliwego zimna dobrze już byłem spocony, kiedy łódź nasza osiadła lekko na piaszczystym brzegu pla'y. Byliśmy u celu. Krótki odpoczynek, sklarowanie lin, sieci i znów do wioseł.

W pół godzinki potem, w sporej odległości od siebie, dwie grupki granatowo ubranych chłopców mozoliły się z wyciągnięciem upartej, poprzednio zarzuconej sieci. Na zaczerwienionych i osmarowanych smarem konserwowanych lin twarzach malował się uśmiech zadowolenia. — To byliśmy my! Chłopcy z Państwowego Centrum Wychowania Morskiego.

Połów tego dnia udał się znakomicie. Zamoczeni po łokcie i po kolana, z wiązankami marszów w żołądku i z pełnym wiadrem tobisów, skierowaliśmy łódź w stronę portu.



. . . zapełniam skrzynki drewniane i ustawiam po lewej burcie kutra.

— No Józek! Dosyć tego — jutro jedziemy „na chatę“! — odezwał się do mnie Staszek, wylewając wodę z buta.

— Hmm koniec?

Spojrzałem na morze — było jak poprzednio senne i ciche. Teraz, kiedy miałem je opuścić, jakoś dziwnie zrobiło mi się na sercu. Jak błyskawica przebiegłem myślą okres kursu. Port, stocznia, wędzarnie, czarne i gorące wnętrze statku ładującego rudę, praca przy wiośle, połowy, to wszystko teraz, teraz dopiero zaczęło wydawać mi się drogim i pociągającym. Spojrzałem jeszcze raz na morze i zrozumiałem! Zapóźno już było się cofać — dawka morza zaczęła działać.

Po raz trzeci dnia dzisiejszego siadłem przy wiośle, lecz po raz pierwszy w życiu zapadło mocne, nieugięte i realne postanowienie: tu powrócę i tu zostanę!

Energiczne, długie i silne pociągnięcia wiosłami zanoszą nas za wejście do portu. Mijamy kilka statków, uszy rozdzierają przeraźliwe ryki syren. To port, a wreszcie nasza przystań. Gramoląc się z ciężkimi linami na brzeg, wsłuchiwałem się w odgłos „szmaragdowych“ fal, bijących o silne nabrzeże. Zdawało mi się, że w poszumie tych fal słyszę słowa Swinarskiego w „Przekleństwie morza“:

„...już nie odejdziesz ode mnie gdybyś i chciał
i kilem woraną tęsknotę karczował i rwał,
będziesz mocował się ze mną i za mnie bił,
będziesz mych progów bronił ostatkiem sił
i słodycz mego przekleństwa do śmierci czuł,
wstęgami bander spętany jak węzłem stal“.

Z zakrętu portowej uliczki ukazał się długi, zielony barak. Donośne echo porannej modlitwy rozlegało się uroczystą nutą po zakątkach Nowego Portu. Trafiliśmy akurat na apel. — Już miałem przejść bramę, kiedy jakiś melancholijny gość zagadnął mnie jak wielu innych poprzednio:

— Chłopcze, skąd wy jesteście — co to za szkoła?

Nie zważając na jego „dostojność“ odpaliłem:

— Z PCWM — fabryki entuzjastów morskich.

Dawno już było po „ciszy nocnej“, kiedy przy tajnie zainstalowanym świetle obok łóżka kończyłem ostatnią notatkę z kursu, której koniec brzmiał: przybyłem, skosztowałem, zasmakowałem, pragnę więcej!!!

Gurbisz Józef
lat 16
Ostrów Wlkp., Król. Jadwigi 16-a.

UWAGA! UWAGA!

Drugi konkurs „Żeglarza“

Zachęcona powodzeniem z jakim się spotkał pierwszy konkurs, ogłoszony we wrześniowym numerze „Żeglarza“ — Redakcja ogłasza

II. Konkurs z nagrodami

tym razem dla całej już młodzieży!

Koledzy! Każdy z Was przechodził w życiu rozmaite przygody, albo też czytał o nich wiele. Z pewnością nieraz marzyliście o nadzwyczajnych jakichś podróżach, tarapatach i wyczynach — których chcielibyście doznać w życiu.

„PRZYGODA JAKĄ CHCIAŁBYM PRZEŻYĆ NA MORZU“

— oto jest temat II konkursu „Żeglarza“. Temat jest łatwy i pozostawia Wam duże pole do popisu. Praca nie potrzebuje być długa, byleby była ciekawa i oryginalna. Autorzy najlepszych prac otrzymają cenne nagrody w postaci morskich książek.

Warunki konkursu

1) **W konkursie mogą brać udział wszyscy czytelnicy „Żeglarza“.**
2) **Temat pracy musi się ściśle zgadzać z tematem konkursu.**
3) **Praca konkursowa nie może przekraczać dwóch stron maszynopisu.**
4) **Prace wraz z dokładnym adresem autora należy nadsyłać najpóźniej do dnia 1 lutego 1947 r. pod adresem PCWM, Gdynia, Aleja Zjednoczenia 3, Redakcja „Żeglarza“.**
5) **Wyniki konkursu podane zostaną w lutowym numerze „Żeglarza“.**
6) **Redakcja „Żeglarza“ zastrzega sobie prawo wykorzystania nadesłanych prac, zarówno nagrodzonych jak i nie wyróżnionych.**

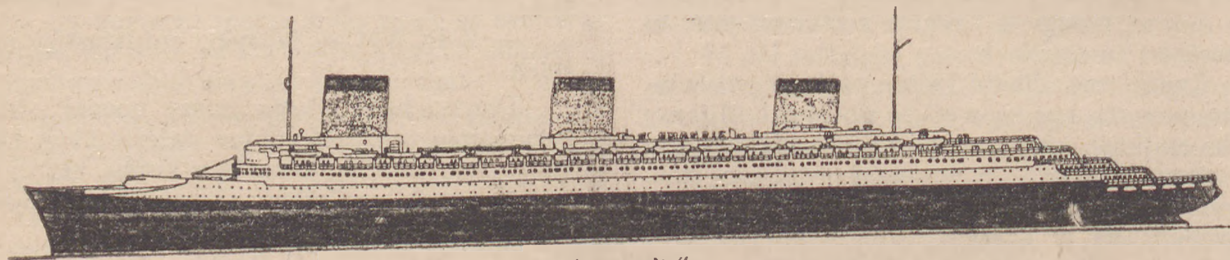
Nagrody

I. Książki morskie wartości 600,— zł.
II. Książki morskie wartości 400,— zł.
III. Książki morskie wartości 200,— zł.
IV—V. Roczna, bezpłatna prenumerata „Żeglarza“
X—XV. Półroczna, bezpłatna prenumerata „Żeglarza“.

NA MORSKIM

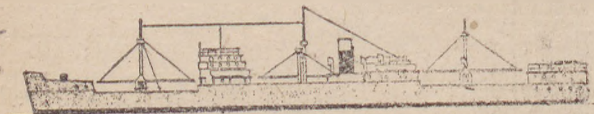
ŻEGLUGA ŚWIATOWA

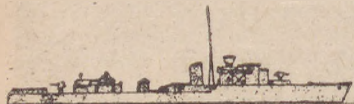
Niektóre, pilnie dotąd strzeżone tajemnice ostatniej wojny dopiero teraz wychodzą na światło dzienne. I tak naprzykład, nie tak dawno rząd angielski opublikował dane dotyczące strat, które poniosły floty handlowe Wielkiej Brytanii, aliantów oraz krajów neutralnych — podczas „Battle of the Atlantic" czyli „Bitwy o Atlantyk". Bitwa ta najzacięt sza, najdłuższa i najbardziej brzemienna w skutki — trwała ze zmiennym napręż niem i ze zmiennym szczęściem — całą prawie wojnę. Zwycięstwo aliantów w „Bitwie o Atlantyk" było jeśli nie najważniejszą to jedną z najważniejszych przyczyn wygrania drugiej wojny światowej.



„Normandie"

A oto jak wygląda „Bitwa o Atlantyk" w świetle cyfr: Ogółem, udało się Niemcom i Włochom zatopić na tym teatrze działań 4.786 statków o łącznym tonażu 21 milionów BRT. W tym 2.566 statków (11 milj. BRT) — angielskich. 69 procent strat przypisuje się nieprzyjacielskim okrętom podwodnym, 14% siłom nadwodnym i minom, 13% — lotnictwu a pozostałe 4% stanowią przyczyny nieznane. Z drugiej strony zostało zatopionych 781 niemieckich i 85 włoskich okrętów podwodnych, co wynosi średnio 13 jednostek miesięcznie. Do tego dochodzą straty w samolotach Osi, liczone na tysiące, oraz straty w licznych jednostkach nadwodnych.











GŁÓWNI AKTORZY BITWY O ATLANTYK: frachtowiec aliancki seryjnej, wojennej budowy, kontrtorpedowiec eskortowy, korweta oraz niemieckie łodzie podwodne.

Ale dajmy spokój wojnie — wszyscy pracują intensywnie, żeby jej ślady jak najprędzej zatrzeć. Podobnie jak my w Gdańsku, Gdyni czy Szczecinie — Francuzi mają mnóstwo roboty z odbudową swoich poniszczonych straszliwie portów. O ogromie prac przy ich uruchamianiu niech świadczy choćby cyfra 2.700 statków potopionych w basenach, kanałach czy ujściach rzek. Wraki te w połączeniu z tysiącami min i innych przeszkód, uniemożliwiały całkowicie żeglugę. Zostały one prawie wszystkie już wydobyte wzgl. usunięte, a do końca bieżącego roku nie ma być po nich ani śladu. Coraz to któryś z portów francuskich rozpoczyna swoją pracę pokojową — np. nie tak dawno port Tonnay nad rzeką Charente. Niektóre porty zaczynają osiągać swoje przedwojenne obroty. Wiele wysiłku wkładają Francuzi w prowizoryczną narazie odbudowę portu Le Havre, z którego w najbliższym czasie ma być podjęta komunikacja z Północną Ameryką. Przed wojną kursowała na tej linii chluba Francji, zdobywca Błękitnej Wstęgi Atlantyku*) największy do 1939 roku statek na świecie — transatlantyk „Normandie" (1935 rok budowy, 83.423 BRT, 1975 miejsc pasażerskich, 29 węzłów szybkości, 300 metrów długości). Obecnie podejmuje rejsy na tej trasie exniemiecki transatlantyk „Europa" — otrzymany przez Francuzów w ramach odszkodowań wojennych. „Europa" obok słynnej „Bremen" należała do największych i najpiękniejszych liniowców pasażerskich Niemiec (r. bud. 1928, 49.746 BRT, 27 węzłów), ale gdzież tam jej się równać z „Normandie". Dzieje tej ostatniej są krótkie i nie chwalebne. Po upadku Francji w roku 1940 zostaje w porcie Nowojorskim przejęta przez Amerykanów, przechrzczona na „Lafayette" a po wybuchu wojny z Japonią przeznaczona do przeróbki na lotniskowiec. Dywersja powoduje na niej dwa kolejne, niszczące pożary oraz częściowe jej zatopienie. Potężny wrak zostaje ostatnio przeznaczony na złom. Ofiarowywana za niego suma jest śmieszna — 162 tys. dolarów. Chodzą też słuchy, że może uda się zużytkować dumną „Normandie" jako składnicę płynnego paliwa. S c trans.t... Obecnie po zniszczeniu „Normandie" prymat na linii Północno-Amerykańskiej mocno dzierżą Anglicy. Już przed wojną mniejsza nieco od francuskiego transatlantyku „Queen Mary" (1936 r., 81.235 BRT, 2062 miejsc pasażerskich, 29 węzłów, 298 m długości) odbiera mu Błękitną Wstęgę. W wojnę Anglicy wykańczają swój najwspanialszy liniowiec pasażerski „Queen Elizabeth" — będący obecnie największym statkiem handlowym świata (r. bud. 1938—1940, 83.673 BRT, 30 węzłów, 2290 miejsc pasażerskich, 308 m długości). Przez całą wojnę służy „Queen Elizabeth" jako transportowiec wojenny i pływa na Pacyfiku. Oddana w r. 1945 armatorowi — zostaje przystosowana do potrzeb pokojowych i w końcu października b. r. odbywa swą pierwszą podróż na trasie Southampton — New York, przewożąc delegacje Narodów Zjednoczonych na zgromadzenie ONZ.

Ale nie tylko ONZ. świadczy o tym, że liczne narody rozumieją potrzebę jak najdalej idącej współpracy. Ostatnio naprzykład, prasa doniosła, że trzy państwa środkowo-amerykańskie Ekwador, Kolumbia i Wenezuela, utworzyły spółkę międzynarodową, mającą na celu budowę wspólnej floty handlowej. Spółka ta, której rokuje się pomyślny rozwój, dysponuje kapitałem 20 milionów dol. amerykańskich przy czym Wenezuela i Kolumbia są udziałowcami w 45% a Ekwador w 10%. Państwa te mają oddać do wspólnego użytku wszystkie posiadane statki a nowozbudowane jednostki mają być ich wspólną własnością.

---

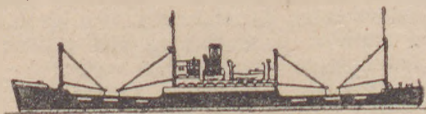
*) Nagroda przechodnia dla najszybszego statku pasażerskiego na szlaku Europa—Ameryka Północna.

HORYZONCIE

NASI MORSCY SĄSIEDZI

Ogromną pracę nad rozbudową swojej morskiej potęgi — prowadzi Związek Radziecki. Czwarty plan pięcioletni przewiduje na tym odcinku liczne osiągnięcia. I tak rybołówstwo radzieckie, wraz ze związanymi z nim przemysłami — ma w najbliższym czasie przekroczyć znacznie produkcję przedwojenną. Już teraz intensywne połowy prowadzą flotylle traulerów na Morzu Białym i na Morzu Barentsa. Coraz wydajniejsze są połowy rybaków bałtyckich, coraz więcej jesiotrów, śledzi astrachańskich i kilek — przerabiają pływające fabryki na morzu Kaspijskim, coraz lepsze wyniki osiągają rybacy na Amurze, na wyspach kurylskich i w innych miejscach połowów. Również flotylle jednostek polujących na wieloryby, ze statkiem fabryką „Aleut" na czele — stale zwiększają swoje połowy. Osiągnięcie połowów przedwojennych przewiduje pięciolatka już na rok 1947. W latach następnych ma nastąpić ich zwielokrotnienie.

Znaczne również postępy przewiduje pięciolatka w rozwoju radzieckiej floty handlowej. Jej stan w roku 1950 osiągnąć ma 3.600 000 BRT, czyli nieomal trzykrotnie więcej niż w roku 1939, kiedy liczyła ona ok. 1.300.000 BRT. Obecnie flota radziecka jest osłabiona wojną a niewielkie stosunkowo odszkodowania w statkach fińskich (71.000 BRT) i niemieckich — pozwolą raczej tylko na wyrównanie poniesionych strat. Nie jest tajemnicą, że obecna flota radziecka, tak jak i przedwojenna, jest o wiele za mała, by zaspokoić wszystkie potrzeby naszego wschodniego sąsiada. Dlatego planowany rozwój floty radzieckiej jest bardzo ważnym czynnikiem rozbudowy jego potencjału gospodarczego. Jest rzeczą godną podkreślenia, że większość nowych statków ma być zbudowana na stoczniach krajowych, co będzie wyczynem nielada. W celu usprawnienia akcji rozbudowy floty — Sowiecki Instytut Naukowo-Techniczny dla Budownictwa Okrętowego i Inżynierii Morskiej uchwalił szereg typów statków obowiązujących w żegludze radzieckiej. Ustalono 7 typów statków towarowych, 5—pasażersko-towarowych, 6—tankowców i 5—holowników. W zakresie żeglugi śródlądowej ustalono 2 typy statków pasażersko-towarowych, 6 typów barek dla ładunków suchych, 7—barek dla ładunków płynnych i 7—dla holowników.



Radziecki statek typu Arctika

Również nasz sąsiad od północy — Szwecja rozbudowuje intensywnie swoją flotę, wykorzystując niebywałą, powojenną prosperitę. Niektóre stocznie jak np Goetawerken w Goeteborgu posiadają zamówienia aż do roku 1949. Jeśli chodzi o obecny stan floty szwedzkiej to wg danych z końca 1945 roku liczyła ona 2.069 statków o tonażu 1 597.807 BRT w tym — 679 parowców, 586 motorowców, 808 żaglowców z motorami i 2 żaglowce bez motorów.

NASZE PORTY

W październiku nastąpiła dalsza, na szczęście nieznaczna, zniżka w obrotach portów delty Wisły. Jest to zjawisko naturalne, jeśli wziąć pod uwagę zbliżającą się zimę oraz nieuregulowanie struktury naszego handlu zagranicznego.

Październikowe obroty Gdyni i Gdańska wyniosły razem 695 tys. ton, czyli o 12 tys. ton mniej niż we wrześniu. Z tego na przywóz wypada 206 tys ton, a na wywóz 489 tys. ton. Obroty rozkładają się w dalszym ciągu na obydwa porty równomiernie (Gdynia — 342 tys. ton, Gdańsk — 353 tys. ton). Poza tym w imporcie figuruje pewna ilość żywca, dostarczonego w ramach UNRRA — mianowicie 9263 koni, 80 sztuk bydła i 3821 sztuk ptactwa. Pasażerów przyjechało 1620 osób, wyjechało przez oba porty 505 osób. Statków na wejściu było w październiku 387 o pojemności 387 tys NRT. Reprezentowały one 12 bander.

Z końcem października upłynęło pół roku od zapoczątkowania po wojnie handlowego ruchu statków w porcie szczecińskim. Ogółem weszło ich 145 z tego w kwietniu 15, w maju 18, w czerwcu 5, w lipcu żaden, w sierpniu 10, we wrześniu 39 i w październiku 58. Właściwie dopiero październik ze swymi 58 statkami, reprezentującymi pięć bander zapoczątkował normalną pracę Szczecina. Przewiduje się dalszy wzrost obrotów w tym porcie.

Jeśli chodzi o teoretyczne możliwości przeładunkowe polskich portów — to, jak oświadczył na posiedzeniu Prezydium K. R. N. Delegat Rządu dla Spraw Wybrzeża inż. E. Kwiatkowski — osiągają one 1 milion ton miesięcznie, tak, że rozporządzamy znaczną rezerwą na wypadek nagłego wzrostu obrotów, względnie uszkodzenia tych czy innych urządzeń.

Ale nie tylko stale wzrastające możliwości przeładunkowe świadczą o szybkiej normalizacji życia naszych portów. Codzień w prasie spotyka się szereg drobnych napozór wzmianek, świadczących o tym równie dobitnie. I tak naprzykład podano nie tak dawno, że do dnia 20 października br. zostało reaktywowanych względnie nowoustanowionych 65 rzeczoznawców portowych, reprezentujących prawie wszystkie branże. Są w tej liczbie rzeczoznawcy dla miary, wagi i ilości towarów, próbobiorcy dla cukru, melasy i nawozów sztucznych, rzeczoznawcy dla drzewa, wikliny, dla urządzeń technicznych; są rzeczoznawcy okrętowi, rzeczoznawcy od ustalania trymowności statków, rzeczoznawcy dla spraw awaryjnych, dewiatorzy; specjaliści od wyposażenia i sprzętu okrętowego, od prowiantu okrętowego, od ustalania szkód powstałych w czasie transportu; rzeczoznawcy budowlani, od produktów spożywczych, towarów kolonialnych i t. d. i t. d.

W celu zastąpienia prowizorycznej, powstałej w lipcu 45 roku taryfy opłat portowych — opracowano nową, aktualniejszą, uwzględniającą stałą stabilizację i normalizację w życiu naszych portów. Taryfa pod nazwą „Tymczasowa Taryfa Opłat Portowych dla portów polskich" zostanie ogłoszona w najbliższym czasie.

Dalszymi wskaźnikami regulowania się stosunków w naszych portach jest ciągły wzrost tranzytu oraz powstawanie coraz to nowych linii regularnych.

Jeśli chodzi o ruch tranzytowy to ten stale przejawia tendencje zwyżkowe. Oprócz ruchu pomiędzy Węgrami a Szwecją, obejmującego przewóz rudy, drobnicy i celulozy, rozwija się tranzyt czechosłowacko-szwedzki. Czechy wysyłają przez nasze porty wyroby żelazne, a wzamian otrzymują transporty wypałków pirytowych. Również tranzyt pocztowy rozwija się pomyślnie. W jego ramach przepływają przez Gdynię i Gdańsk znaczne ilości przesyłek z Austrii, Rumunii, Czechosłowacji, Jugosławii i Węgier — do USA i krajów skandynawskich. Część tranzytu dla Czechosłowacji ma być skierowana przez Szczecin. Będą to w pierwszym rzędzie piryty w ilości 20 tys. ton.

Brytyjskie przedsiębiorstwo żeglugowe „United Baltic Corporation", którego statki od 1929 roku obsługiwały stałą linię żeglugową pomiędzy portami Wielkiej Brytanii a Gdynią — zamierza ponownie uruchomić regularną obsługę tego szlaku, rozszerzając go również na Szczecin i Gdańsk. Statki tego towarzystwa przywozić będą z Wielkiej Brytanii drobni-

cą, towary UNRRA oraz towary tranzytowe dla Czechosłowacji i Węgier. Zabierać będą natomiast oprócz tranzytu nasze towary eksportowe a więc jaja, masło, bekony i t. d. Jednostki „United Baltic Corporation" już od dawna zawijają w miarę potrzeby do naszych portów przywożąc przeważnie drobnicę UNRRA. Są to najczęściej statki „Baltara" lub „Baltraffic".

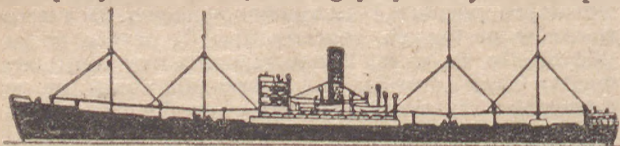


s/s „Baltara"

Prawdopodobnie właśnie te statki będą utrzymywały stałą komunikację pomiędzy Polską a Anglią. Dotychczas na tym szlaku kursuje regularnie jedynie statek s/s „Śląsk", łącząc Gdynię z Londynem. Sporadycznie utrzymywał także łączność z Anglią nasz piękny transatlantyk m/s „Sobieski", przywożąc z portu angielskiego Tilbury znaczne ilości repatriantów—żołnierzy. Po paromiesięcznej przerwie, podczas której transportował dla odmiany żołnierzy angielskich z Egiptu do Anglii, „Sobieski" znowu zawinął do Gdańska, przywożąc około 2.000 repatriantów. Była to jego ostatnia podróż w służbie transportu wojennego. Po wyokrętowaniu pasażerów statek odszedł do gruntownego remontu na Stocznię Nr 3, po czym rozpocznie regularną obsługę linii północno-amerykańskiej: Gdynia — Kopenhaga — Nowy Jork—Halifax.

Zamiast „Sobieskiego" przewozić będą powracających naszych żołnierzy — statki angielskie i amerykańskie.

Repatriacja drogą morską odbywa się nie tylko przez Gdańsk. Również poważny w niej udział posiada Szczecin, na który kierowane są przede wszystkim transporty z Niemiec. Obsługuje je duży statek po-



s/s „Isar"

niemiecki „Isar" (9026 BRT), pływający pod banderą aliancką (tzw. „banderą aliancką C" — podłużne pasy niebiesko-biało-czerwono-biało-niebieskie), a będący dawniej własnością Nord Deutsches Lloydu. Jest to frachtowiec, przystosowany prowizorycznie do przewożenia ludzi, których zabiera on na raz ponad 2 tysiące.

Nie tak dawno przybył do Gdyni statek handlowy posiadający aparaturę radarową. Był to amerykański frachtowiec „John Sullivan".

Z innych ciekawostek w ruchu portowym ostatniego okresu — wymienić należy motorowiec norweski „Lady Kathleen", który wszedł do Gdańska po węgiel. Statek ten został zbudowany z betonu w roku 1943 w Anglii. Budownictwo statków z betonu jest jednym z dziwolągów ostatniej wojny, spowodowanych brakiem surowców i chęcią jak najszybszej produkcji. Statki z betonu budowali w dużych ilościach przede wszystkim Niemcy. W porcie Derłów na naszym zachodnio-pomorskim wybrzeżu znajduje się stocznia takich statków.

W ostatnich dniach listopada gościliśmy po raz pierwszy w dziejach naszych portów statek bułgarski. Przed wojną statki bułgarskie nie docierały do nas. Rzadki nasz gość — s/s „Rodina" (2.709 BRT) jest jedynym obecnie statkiem floty bułgarskiej, zniszczonej doszczętnie podczas wojny. „Rodina" zakupiony niedawno w Danii odbywa pierwszy swój rejs pod bułgarską banderą. Z Gdyni zabrał on bunkier i ładunek drobnicy, dostarczanej przez nas Bułgarii w ramach umowy handlowej. Poza tym „Rodina" załadował 1000 ton drobnicy dla Szwecji. Via Szwecja — Antwerpia—Istambuł — płynie on do kraju. Załoga całkowicie bułgarska.

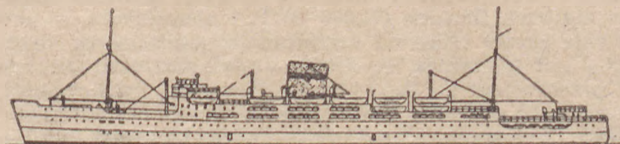
Szczecin też miał sensację w ostatnim czasie: Marynarka Radziecka wyprowadzała z portu wielki poniemiecki dok pływający oraz kadłub niemieckiego lotniskowca „Graf Zeppelin". Ten ostatni budowany na jednej ze stoczni szczecińskich nie został wykończony, a w obawie przed bombardowaniem ukryli go Niemcy w jednym z bocznych kanałów portu. Przeholowywanie obydwóch jednostek połączone było z licznymi trudnościami, trwało kilka dni a wskutek zatarasowania farwateru Szczecin — Świnoujście wstrzymany został na ten okres ruch statków.

Gdy mówimy już o szlaku wodnym Szczecin — Świnoujście należy wspomnieć o ex-niemieckim parowcu „Piast" utrzymującym na tej trasie regularne połączenie. Staruszek ten, pochodzący bodaj jeszcze z końca dziewiętnastego wieku, dziarsko się trzyma, czego dowodem jest niedawny jubileusz setnej jego podróży pod polską banderą.

STOCZNIE PRACUJĄ

Polskie stocznie w dalszym ciągu mają „pełne ręce" pracy: Zamówienia sypią się jak z rogu obfitości.

Po sześciomiesięcznym, gruntownym remoncie opuścił Stocznię nr 1 w Gdańsku s/s „Kraków" i zaraz też rozpoczął pracowitą wędrówkę po Bałtyku, przewożąc węgiel i rudę w zastępstwie siostrzanego s/s „Katowice", który z kolei powędrował na stocznię. Remont „Krakowa" został opóźniony o dwa miesiące, z powodu trudności w dostawie blachy na poszycie.



m/s „Sobieski"

Wśród licznych statków przebywających na stoczniach gdańskich znajduje się również m/s „Sobieski". Na Stoczni Nr 3 przemienia się on z obdrapanego transportowca wojennego na powrót w elegancki liniowiec pasażerski. Poza tym na stoczniach gdańskich znajduje się między innymi wydobyty niedawno z dna portu bunkrowiec. Stanowi on własność firmy „Polski Bunkier" i po remoncie rozpocznie pracę, uzupełniając wydatnie stan naszego taboru portowego. Przed wojną mieliśmy wystarczającą ilość bunkrowców, obecnie daje się odczuć całkowity ich brak. Tak jak wydobyty bunkrowiec rozwiąże wkrótce problem zaopatrywania statków w węgiel na ich własne potrzeby, tak — uruchomienie tankowców wodnych — usprawnia zaopatrywanie statków w słodką wodę. Kwestia ta była dotąd bardzo drażliwa szczególnie w porcie gdańskim, gdzie z powodu zniszczenia i niedomagań sieci wodociągowej były wielkie trudności w zaopatrywaniu w wodę przybywających statków. Ostatnio wyremontowany został „Tankowiec Nr 1" (jeden z 3-ch rewindykowanych z Niemiec), który po oddaniu do użytku wydatnie usprawnił problem wody w całym gdańskim porcie. Ma on zbiornik na 600 ton wody oraz odpowiednie pompy dla jej dostarczania.

Inną pożyteczną jednostką portową, która ukończyła remont w ostatnim czasie, jest jeden z naszych najlepszych i najsilniejszych holowników — „Tytan" (750 HP). Remontu dokonała Stocznia Nr 13 w Gdyni. „Tytan" bezpośrednio po opuszczeniu stoczni brał udział w akcji ściągania z mielizny statku szwedzkiego „Ceylon".

Ogromnym krokiem naprzód, w zagospodarowaniu portu szczecińskiego, jest ruszona wreszcie z martwego punktu kwestia uruchomienia znajdujących się tam stoczni. Przed wojną było ich w Szczecinie pięć, z tego dwie większe t. zw. Oder-Werke zatrudniające w swoim czasie ok. 14 tys. robotników oraz stocznia

(dokończenie na str. 116)



Kuter „Gdy 81" ze szkunerem na holu. Sztorm na wysokości Kołobrzegu

Z OSTATNIEJ CHWILI!

W dniu 25 XI. 1946 o godz. 19-tej wpłynął do portu gdyńskiego statek szkolny PCWM — „Zew Morza", przeholowany z Dziwnej k. Szczecina przez kuter PCWM — „Gdy 84". Rezerwując sobie do przyszłego numeru „Żeglarza" obszerny reportaż z tego, tak ważnego dla nas zdarzenia — podajemy chwilowo Czytelnikom skondensowane sprawozdanie, sporządzone na podstawie dziennika okrętowego.

Dla wyjaśnienia podajemy, że szkuner „Zew Morza" został zbudowany na stoczni rybackiej w Dziwnej k. Szczecina. Po wodowaniu, które nastąpiło dnia 21 września br. zaszła konieczność przeholowania statku na stocznię do Gdyni, w celu wykończenia wnętrz, wmontowania motoru, postawienia masztów, otaklowania itd. Z powodu wielkich trudności w uzyskaniu holownika, Dyrekcja PCWM postanowiła sprowadzić „Zew Morza" przy pomocy kutra rybackiego. Dla ułatwienia holowania postawiono na szkunerze prowizoryczne maszty z zaimprowizowanym ożaglowaniem.

A teraz oddajemy głos uczestnikowi wyprawy:

„W dniu 13 XI. 46 przy sztormowej pogodzie kuter „Gdy 84" wyruszył w podróż do Dziwnej — po szkuner. W poszukiwaniu oliwy zachodziliśmy do Helu i Władysławowa. Przeczekawszy sztorm we Władysławowie wyruszyliśmy na noc do Postomina, gdzie znaleźliśmy się o trzeciej nad ranem. Następnego wieczoru przy silnym południowo-wschodnim wietrze poszliśmy przejściem między polami minowymi na zachód. Derłów osiągnęliśmy o 11-tej w nocy. Już w cztery godziny później wyruszamy w dalszą drogę i po ominięciu kołobrzeskich pól minowych osiągamy farwater Kołobrzeg — Świnoujście. Dnia 16. XI. o godz. 12.30 cumujemy w Dziwnej przy burcie naszego szkunera.

Silne wiatry, mgła i śnieżyce zatrzymują nas w porcie aż do 20 listopada. Tego dnia pogoda jest lepsza, więc przy wietrze południowo-wschodnim i lekkiej mgle wyruszamy w drogę powrotną, ze szkunerem na holu. Kierujemy się na boję nr. 5 farwateru Świnoujścia. Wiatr przybiera stale na sile. Nadchodzi noc. Obszedłszy pola minowe przebijamy się ciężko pod fale w kierunku brzegu, w obawie by nas nie zniosło na pełne morze. Po dwunastu godzinach forsownej żeglugi zrobiliśmy 6 mil. Rankiem stawiamy wszystkie żagle na kutrze oraz na szkunerze i próbujemy przebijać się dalej w kierunku na czysty wschód. Od południowo-zachodu mamy pola minowe Kołobrzegu, na północ to samo, na północo-wschód otwarte morze z dużą falą. Pomimo gwałtownych szkwałów zarówno kuter jak i szkuner trzymają się doskonale na fali. Korzystając ze zmiany kierunku wiatru nabieramy nieco szybkości i o godz. 14.00 znajdujemy się o pół mili na północ od Derłowa. Przeszedłszy po temińskie pola minowe cumujemy o godz. 20.30 naprzeciw Kapitanatu Portu w Postominie. Silny wiatr przerywa naszą podróż aż do niedzieli. W ucieczce przed zbliżającym się niżem wychodzimy popołudniu w morze. Wiatr z południa stale się wzmaga. Początkowo robimy około 7 mil na godzinę, lecz po zmianie kursu z północo-wschodniego na wschodni — szybkość znacznie spada. W poniedziałek o 1-szej w nocy jesteśmy na trawersie Rozewia, skąd przyciskając się do brzegu, płyniemy w kierunku cypla półwyspu helskiego. Na wysokości Jastarni stawiamy wszystkie żagle a od Szwedzkiej Górki poczynamy halsować w celu obejścia cypla. Po czterech nadzwyczaj uciążliwych godzinach lawirowania mijamy szczęśliwie cypel i o godz. 19-tej wchodzimy do basenu Prezydenta i cumujemy przy przystani „Żeglugi".

(dokończenie ze str. 114)

„Wulkan". Ta ostatnia zostanie w najbliższym czasie uruchomiona dzięki dość znacznym dotacjom rządowym przeznaczonym na ten cel. Pierwszą poważniejszą pracą „Wulkana" ma być wykończenie średniej wielkości statku znajdującego się tam na sztaplu. Budowa jego rozpoczęta została w swoim czasie przez Niemców a obecnie w ramach umowy polsko-radzieckiej przypadł on nam.

RYBOŁÓWSTWO

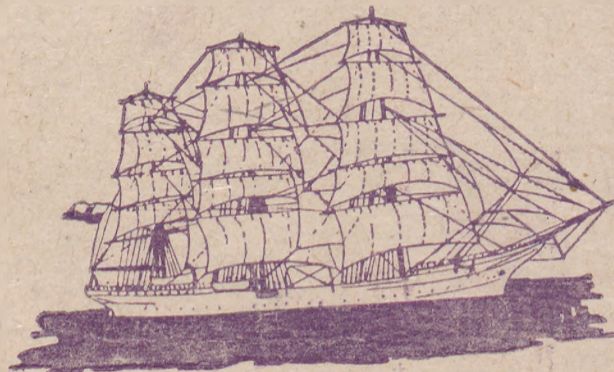
W październiku złowiono ogółem 2.323 tony ryb t. j. nieco mniej niż w miesiącu poprzednim (we wrześniu 2.410 ton) Pomimo to wartość połowów w zestawieniu z wrześniowymi wzrosła o 15 milionów złotych dzięki zwiększeniu się połowów ryb wartościowych jak łososia, śledzia, troci, fladry i sandacza. Jest ciekawym objawem, że zmniejszyły się o blisko 230 ton połowy w obrębie M. U. R. Gdynia, natomiast wyniki w pozostałych okręgach a więc gdańskim, derłowskim i przede wszystkim szczecińskim — znacznie się zwiększyły. Również jeśli chodzi o przetwórstwo to cyfry wskazują na jego rozwój i to zarówno pod względem ilości zakładów jak i ilości przerobionej ryby. W październiku przybyło 8 zakładów przetwórstwa rybnego, tak, że jest ich obecnie 88, zatrudniających 1736 ludzi. Produkcja ich wynosiła 1379 ton, a więc o 302 tony więcej niż we wrześniu. Z tego przewędzono 741 ton, zasolono 597 oraz wyprodukowano 41 ton konserw.

Ciekawe są liczby ilustrujące ilość rybaków morskich. Otóż w końcu 1945 roku mieliśmy ich 777 a we wrześniu b. r. 2421 t. j. więcej aniżeli w roku 1938 (1955 rybaków).

SZKOLNICTWO MORSKIE

We wtorek 22 października powrócił do Gdyni ze swej pierwszej podróży szkolnej — „Dar Pomorza". Po przycumowaniu statku przy nabrzeżu Pilotowym odbyło się uroczyste powitanie załogi, w którym wziął udział wiceminister Żeglugi i Handlu Zagranicznego K. Petrusewicz. W trzy dni później odbyła się promocja uczniów I kursu P. S. M. na drugi, oraz kandydatów na uczniów I kursu (wydz. nawigacyjny). Na kurs II zostało promowanych 62 uczniów, na kurs I 77 kandydatów. Tych ostatnich odpadło w czasie rejsu sześciu. Promowani uczniowie wydziału nawigacyjnego rozjechali się do domów na dwutygodniowy urlop. Rok szkolny rozpoczął się na wydziale mechanicznym P. S. M. 4 listopada, a na wydziale nawigacyjnym 12 listopada. „Dar Pomorza" poszedł na zasłużony odpoczynek do Stoczni Nr 13.

W dniu 12 listopada br. zakończone zostały egzaminy dojrzałości w „Państwowym Liceum Budownictwa Okrętowego" w Gdańsku, w wyniku których Państwowa Komisja Egzaminacyjna nadała uprawnienia i tytuł „Mechanika Okrętowego" 13 uczniom III-ciej klasy tego Liceum oraz dwom eksternistom; są to:



„Dar Pomorza"

Bulik Mieczysław z Zaścienia, **Czapski Andrzej** z Warszawy, **Domieniecki Stanisław** z Warszawy, **Janiszewski Jan** z Góry Kalwarii, **Kaczura Zdzisław** z Mińska Mazowieckiego, **Kolebski Kazimierz** z Pociechy, **Kwiatkowski Jerzy** z Warszawy, **Niemyski Zygmunt** z Radzymina, **Przełomski Stanisław** z Warszawy, **Wilkowski Krzysztof** z Warszawy, **Wroński Tadeusz** z Główna, **Zadrożny Jan** z Czarnej Strugi, **Żak Zbigniew** z Makowa Mazowieckiego, oraz eksterniści: **Stępień Zygmunt** z Borowa, i **Bogusławski Leon** z Nieporąt. Najlepsze wyniki na egzaminach wykazał **Kolebski Kazimierz**, który w dowód uznania otrzymał od Liceum nowoczesny przybornik kreślarski.

Wymienieni absolwenci rozpoczęli naukę w czasie okupacji niemieckiej w Warszawie w ówczesnej Państwowej Szkole Techniczno - Mechanicznej (przy ul. Chmielnej 88) zapisując się na istniejący tam wydział okrętowy. Drugą klasę, o programie bardzo skróconym i zdekompletowanym, przeszli po wyzwoleniu Polski, również w Warszawie, w Państwowym Liceum Technicznym (przy ul. Hożej 88), skąd po uruchomieniu samodzielnego Liceum Budownictwa Okrętowego w Gdańsku przeszli na Wybrzeże i tutaj, w warunkach dalekich jeszcze do normalnych ukończyli klasę III-cią Liceum, odbywając również 10 tygodniową praktykę w Stoczni Nr 1 w Gdańsku. Sześciu absolwentów będzie się kształcić nadal na Politechnice Gdańskiej, w obranym kierunku, reszta przystępuje do pracy w przemyśle okrętowym.

Treść numeru:

Wydawca: Państwowe Centrum Wychowania Morskiego, Gdynia, Dom Żeglarza. Konto PKO. XI-160.
Redaguje: Komitet Redakcyjny. Prenumerata kwartalna zł 30.— półroczna zł 60.—, W-03638

Druk. Mar. Woj. 12. 46. Nr 1069